



## Tätigkeitsbericht 2024

### Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom  
Commission des chemins de fer RailCom  
Commissione del trasporto ferroviario ComFerr  
Rail Transport Commission RailCom



## Inhalt

### Impressum

Herausgeber: Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom  
Gestaltung: Comm.pact AG seit 1991 360° Konzeption, Basel  
Druck: Druckerei Bloch AG, Arlesheim  
Auflage: Deutsch 180, Französisch 40, Italienisch 15, Englisch 5  
Bildnachweis: © patrikwalde.com: Titelbild; © Adobe Stock: Seiten 1, 8-9, 14-17; © Keystone-sda / LUZ Photo / Fabrizio Giraldi: Seite 3; © Fotolia: Seiten 1, 4-7, 19-20; © Pixabay: Seiten 10-11; © Shutterstock: Seiten 12-13, 18; © remo eisner photographie: Seiten 2, 16; © Meier & Kamer GmbH, Ruedi Kamer: Seiten 2, 16.

Vorwort der Präsidentin	2
Management Summary	3
Rechtliches	6
Allgemeines	6
Verfahren und rechtliche Abklärungen	6
Marktmonitoring	8
Allgemeines	8
Netzzugang	8
Netzzugangsbedingungen	8
Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2025	8
Netzzugang zu den Anlagen der Hafenbahnen Schweiz AG	8
Zusatzleistung «Einstellen von Rangierungen»	8
Zusatzleistung «Abstellungen von Eisenbahnfahrzeugen»	8
Freiverladeanlagen	9
Trassenstudien	9
Evaluation Netznutzungskonzept und -plan	9
Revision des Trassenpreissystems	9
Leitstelle Bahnverkehr Schweiz	9
Traffic Management System (TMS)	9
Dienstleistungen der Nahzustellung	10
Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs	10
Aktualisierung Publikationspflicht	10
Projekt Gateway Basel Nord (GBN)	10
Systemaufgaben	10
Mitwirkungsrecht Investitionsplanung	11
Cargo sous terrain	11
Marktbeobachtung	12
Allgemeines	12
Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr	12
Ausgewählte Themen	13
Internationales	14
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	14
Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC)	15
Fachtagung	15
Die RailCom	16
Kommission	16
Fachsekretariat	17
Ausblick	18
Glossar	19



## Vorwort der Präsidentin

Liebe Leserin, lieber Leser

Das Thema Mitwirkung zog sich bei der RailCom wie ein roter Faden durch das Jahr 2024. Wir sehen die Mitwirkung als zentrales Element der Diskriminierungsfreiheit. Deshalb engagieren wir uns in den verschiedenen Bereichen des Eisenbahnverkehrs dafür, dass den betroffenen Unternehmen und Anspruchsgruppen eine zweckmässige Mitwirkung gewährt wird, so zum Beispiel bei den Systemaufgaben (Seite 10) oder bei der Implementierung des Traffic Management Systems (TMS) (Seite 9).

Unsere Fachtagung Ende Oktober widmeten wir ebenfalls dem Thema Mitwirkung. Gemeinsam mit der Branche erörterten wir Erfolgsfaktoren, Best Practices und Verbesserungspotenziale (Seite 15).

Die Mitwirkung ist auch zwischen den Behörden wichtig: Die Gesetzgebung stellt einen institutionalisierten Austausch und eine Zusammenarbeit zwischen dem Gesetzgeber und den Betroffenen dar, um eine tragfähige und umsetzbare Lösung zu erarbeiten. Im Rahmen der Konsultation konnte die RailCom bei verschiedenen Gesetzesvorlagen wichtige Aspekte einbringen, so zum Beispiel bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport (Seite 7) und den geplanten Änderungen an der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) sowie der Fahrplanverordnung (Seite 7). Des Weiteren tauschten wir uns mit der Branche über Massnahmen aus, mit denen in Zukunft eine Sondersituation wie bei der Jahresfahrplanplanung 2024 vermieden werden kann.

Seit Anfang 2024 ist die RailCom in neuer Zusammensetzung tätig. Ich freue mich sehr, dass wir mit Dr. Barbara Furrer, Cesare Brand und Manfred Haller drei äusserst kompetente und engagierte Mitglieder für unsere Kommission gewinnen konnten.



Nach zwölf Jahren als Präsidentin der RailCom geht am 31.12.2024 meine Amtszeit zu Ende. Mit Freude blicke ich auf spannende Aufgaben und Entwicklungen zurück, aber auch auf viele bereichernde Begegnungen und interessante Gespräche. Es war mir immer eine grosse Freude, mich zusammen mit der RailCom für das schweizerische Bahnsystem einzusetzen. Ich wünsche meiner Nachfolgerin Dr. Barbara Furrer, der Kommission und dem Fachsekretariat für die Zukunft alles Gute und bedanke mich für die grossartige Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren.

Patrizia Danioth Halter  
Präsidentin



## Management Summary

### Gesetzlicher Auftrag

Die Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom gewährleistet als unabhängige Behördenkommission den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz sowie zu den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Umschlagsanlagen) und Anschlussgleisen. Sie beaufsichtigt zudem die diskriminierungsfreie Erbringung von Dienstleistungen im Schienengütertransport zwischen der Eisenbahninfrastruktur und den Anschlussgleisen oder den KV-Umschlagsanlagen, d.h. in der Nahzustellung. Weiter überwacht die RailCom die diskriminierungsfreie Wahrnehmung der Systemaufgaben und das Mitwirkungsrecht bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB). Sie gewährleistet damit faire Rahmenbedingungen auf der Eisenbahninfrastruktur und unterstützt das Funktionieren des Eisenbahnmarktes.

Die RailCom erfüllt ihren gesetzlichen Auftrag indem sie:

- Als Fachgericht über Klagen von Eisenbahn- und weiteren Transportunternehmen entscheidet.
- Als Aufsichtsbehörde formlose Vorabklärungen und Untersuchungen von Amtes wegen durchführt sowie Massnahmen zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit anordnet. Sie betreibt hierfür ein Marktmonitoring und eine Marktbeobachtung.
- Auf internationaler Ebene – insbesondere auf den Güterverkehrskorridoren – eine vertiefte Kooperation fördert.

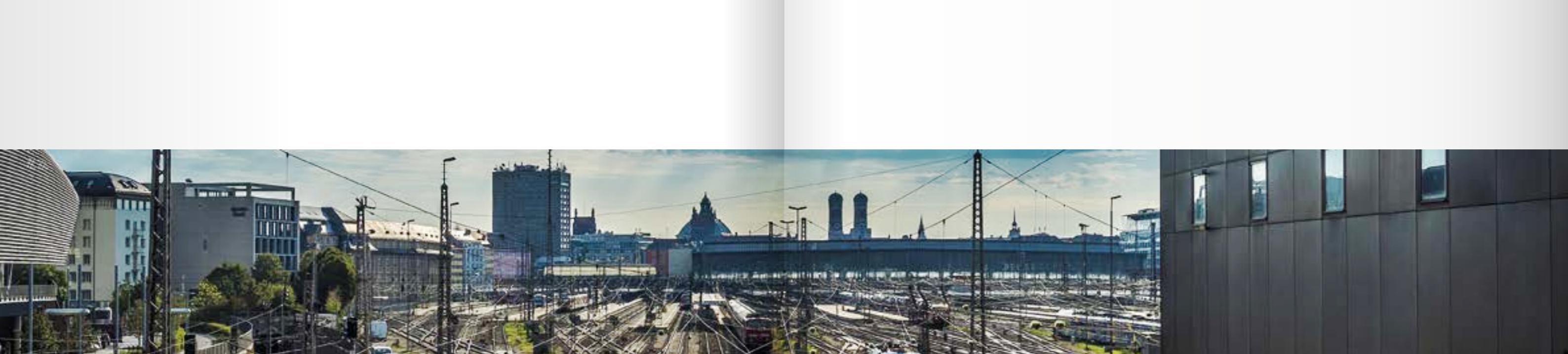
### Aufsichtstätigkeit

#### Untersuchungen und Beschwerden

Aufgrund eines Diskriminierungsverdachts führt die RailCom zwei Untersuchungen von Amtes wegen durch. Eine der Untersuchungen betrifft den Netzzugang, nämlich den Zugang zur Zusatzausleistung «Rangieren in Rangierbahnhöfen». Die andere Untersuchung betrifft den Zugang zu den vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen, insbesondere die Preise und Rabatte. Nachdem die RailCom diese Untersuchung 2021 eröffnet hatte, reichte die Betreiberin der Anlage Beschwerde dagegen ein. 2024 teilte das Bundesverwaltungsgericht mit, dass es nicht auf die von der Betreiberin eingereichte Beschwerde eintritt und die RailCom konnte die Untersuchung weiterführen. Das Bundesverwaltungsgericht hielt unter anderem fest, dass die Betreiberin von Gesetzes wegen verpflichtet sei, an der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken und der RailCom die für deren Aufsichtstätigkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen.

Im Zusammenhang mit der Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2025 nahm die RailCom 2024 eine Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) gegen eine Verfügung der Trassenvergabestelle (TVS) entgegen. Das Beschwerdeverfahren ist hängig.

Um allfällige Diskriminierungen frühzeitig zu erkennen und Massnahmen zu ergreifen, überprüft die RailCom von Amtes wegen die massgebenden Rahmenbedingungen und Entwicklungen in ihrem Zuständigkeitsbereich. 2024 setzte sie folgende Schwerpunkte:



## Netzzugang

Die RailCom war im Bereich des Netzzugangs u.a. in folgenden Themen tätig:

- **Trassenvergabe:** Aufgrund zahlreicher Baustellen auf dem Schienennetz und der Entgleisung im Gotthardbasistunnel 2023 intensivierte die RailCom ihre Aufsicht betreffend Trassenvergabe. Sie brachte in der Diskussion mit der TVS, SBB Infrastruktur, dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der Branche verschiedene Vorschläge ein, wie in Zukunft vermieden werden könnte, dass es erneut zu einer Sondersituation wie in der Planung des Jahresfahrplans 2024 beziehungsweise zu einer ausserordentlich hohen Anzahl Trassenkonflikten kommt.
- **Netzzugang zu den Anlagen der Hafenbahnen Schweiz AG (HBSAG):** Die RailCom analysierte 2024 die verschiedenen Aspekte des Zugangs sowie der Nutzung der HBSAG-Infrastruktur. Basierend auf den Erkenntnissen dieser Analyse vereinbarte die RailCom mit der HBSAG Massnahmen betreffend die kalkulatorische Herleitung und Verrechnung ihrer Zusatzleistungen.
- **Leitstelle Bahnverkehr Schweiz:** Im März 2024 nahm SBB Infrastruktur in Bern die neue zentrale «Leitstelle Bahnverkehr Schweiz» in Betrieb. Im Vorfeld unterstützte die RailCom SBB Infrastruktur bei der konkreten Umsetzung der Vorgaben zum diskriminierungsfreien Netzzugang. Sie besuchte zudem die Leitstelle in Bern, um sich über die ersten Erfahrungen im operativen Betrieb auszutauschen.

## Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs

Die Eigentümer und Betreiber der vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen sind verpflichtet, die Dienstleistungen, deren Preise (einschliesslich Rabatte) sowie die grundsätzlichen Bedingungen des Zugangs, der Zuteilung der Kapazitäten, der Erbringung der Dienstleistungen und des Verfahrens zu publizieren. Die RailCom erwirkte, dass die Eigentümer und Betreiber 2024 ihre publizierten Zugangsbedingungen aktualisierten.

## Mitwirkung

Die Mitwirkung ist ein zentrales Element für den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz. Indem die betroffenen Unternehmen und Anspruchsgruppen die Möglichkeit erhalten, bei den relevanten Prozessen in der Lösungsfindung mitzuwirken, kann das Diskriminierungspotenzial gesenkt werden. Die Mitwirkung fördert ausgewogene und tragfähige Ergebnisse. Der Gesetzgeber hat das Konzept der Mitwirkung beispielsweise bei der Erarbeitung von Branchenlösungen (übergeordnete Aufgaben gem. Art. 36 EBG<sup>1</sup>) oder bei der Wahrnehmung von Systemführerschaften (gemäss Art. 37 EBG) statuiert. Die ISB haben den betroffenen EVU und Anschliessern bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung ein Mitwirkungsrecht einzuräumen (Art. 37a EBG).

Die RailCom überprüft im Rahmen der begleitenden Aufsicht die Mitwirkung fallbezogen. 2024 setzte sie sich dafür ein, dass die Mitwirkung bei verschiedenen Systemführerschaften klar definiert und geregelt wird. Zudem führte die RailCom Ende Oktober 2024 eine Fachtagung zum Thema Mitwirkung im Eisenbahnbereich durch.

## Weiterentwicklung Schienengüterverkehr in der Schweiz

Die RailCom unterstützt die Stossrichtung des Bundesrates, den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) als Netzwerkangebot zu stärken und weiterzuentwickeln sowie die multimodalen Transportketten zu fördern. Die RailCom fordert jedoch, dass die Rahmenbedingungen der staatlichen Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs wettbewerbsneutral und innovationsfördernd ausgestaltet werden. Dazu sind effektive Massnahmen vorzusehen, damit es nicht zu einer Quersubventionierung der eigenwirtschaftlichen Leistungen im Ganzzugverkehr durch das subventionierte Netzwerkangebot und somit zu Wettbewerbsverzerrungen im Güterverkehrsmarkt kommt. Zudem braucht es eine unabhängige Aufsichtsbehörde, die über die notwendigen Kompetenzen zur Durchsetzung der Massnahmen verfügt, wie dies in anderen Bereichen von subventionierten Dienstleistungen des Schienengüterverkehrs bereits heute der Fall ist. Als Aufsichtsbehörde zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs ist es für die RailCom zentral, dass die Kohärenz der Gesetzgebung im Eisenbahnbereich gewährleistet wird.

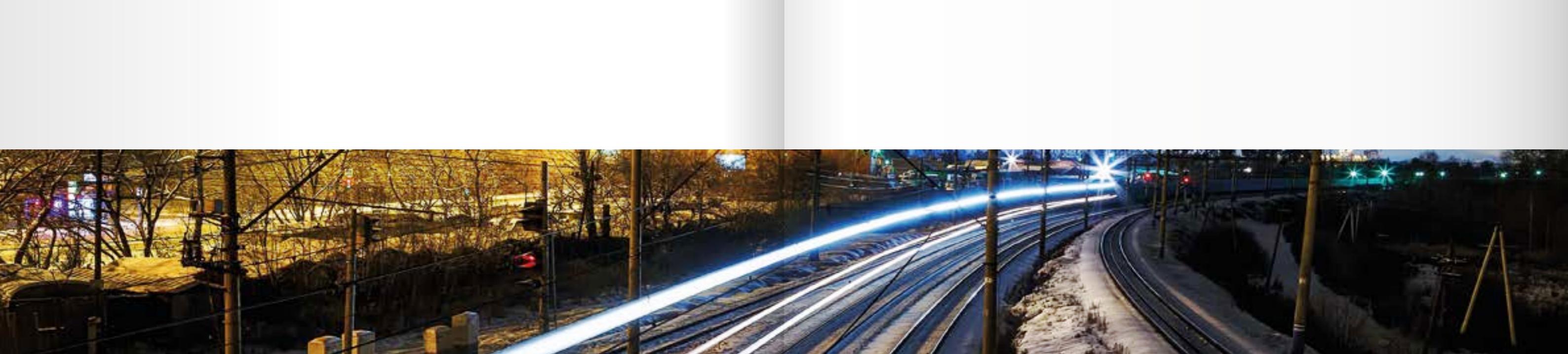
## Systemaufgaben und Mitwirkungsrecht Investitionsplanung

Die RailCom begleitete die Systemführerinnen der fünf Systemaufgaben Kundeninformation, Lärm, ETCS, Zugkommunikation und Interaktion Fahrzeug / Fahrweg Meterspur bei der Wahrnehmung ihrer Pflichten. Sie validierte die Verträge zwischen den Systemführerinnen Kundeninformation, ETCS und Zugkommunikation und den betroffenen Unternehmen.

Des Weiteren lancierte die RailCom zusammen mit dem BAV einen Informationsanlass zum Mitwirkungsrecht, das betroffenen Unternehmen bei der Investitionsplanung der ISB von Gesetzes wegen zusteht. Die RailCom setzt sich seit Inkrafttreten dieses Mitwirkungsrechts dafür ein, dass dieses gesetzeskonform umgesetzt wird.

## Marktbeobachtung

In der Marktbeobachtung analysierte die RailCom die Kennzahlen zu den nationalen Verkehrsleistungen. Im Personenverkehr übertraf die Verkehrsleistung 2023 erstmals das Niveau von vor der Corona-Pandemie und verzeichnet somit einen neuen Rekord. Beim Schienengüterverkehr hingegen gab es 2023 eine Abnahme gegenüber dem Vorjahr um 5.2 %. Die Verkehrsleistung war damit leicht unter dem Wert von vor der Pandemie (2019).



# Rechtliches

## Allgemeines

Die RailCom ist eine unabhängige Behördenkommission im Sinne von Art. 8a Abs. 3 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationenverordnung (RVOV<sup>2</sup>). Sie gewährleistet den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz, zu den vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen sowie zu den Dienstleistungen der Nahzustellung von Gütern auf der Schiene. Als marktorientierte Kommission beaufsichtigt und unterstützt die RailCom massgeblich das Funktionieren des Eisenbahnmarktes (Art. 8m Bst. b RVOV). Die RailCom erfüllt ihren gesetzlichen Auftrag gemäss Art. 40a<sup>ter</sup> Eisenbahngesetz (EBG) wie folgt:

- Als Fachgericht entscheidet sie über Klagen und Beschwerden, beispielsweise von Eisenbahn- und weiteren Transportunternehmen.
- Als Aufsichtsbehörde führt sie von Amtes wegen Untersuchungen durch und ordnet Massnahmen zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit an. Sie betreibt hierfür ein Marktmonitoring sowie eine Marktbeobachtung und führt Vorabklärungen von Amtes wegen, auf Begehren von Beteiligten oder auf Anzeige Dritter durch (Art. 17 Geschäftsreglement<sup>3</sup>). Sie nutzt das Instrument der «begleitenden Aufsicht», um mögliche Diskriminierungspotenziale unter Anhörung und Mitwirkung der betroffenen Akteure frühzeitig zu erkennen und Massnahmen umzusetzen.
- Auf internationaler Ebene arbeitet die RailCom mit ausländischen Regulierungsbehörden zusammen, insbesondere im Bereich der Güterverkehrskorridore.

## Verfahren und rechtliche Abklärungen

Um Diskriminierungen frühzeitig zu erkennen und proaktiv Massnahmen zu ergreifen, überprüft die RailCom von Amtes wegen regelmässig die massgebenden Rahmenbedingungen in ihrem Zuständigkeitsbereich (siehe oben Kapitel «Allgemeines»). Zudem nahm die RailCom 2024 in verschiedenen Themen des Marktmonitorings rechtliche Abklärungen vor (siehe ab Seite 8) und war in folgenden Verfahren tätig:

- Die RailCom führte eine Untersuchung von Amtes wegen fort, die sie 2021 gegen eine Betreiberin von vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen wegen diskriminierender Preise und Rabatte eröffnet hatte. Mit Entscheid vom 10.04.2024 teilte das Bundesverwaltungsgericht mit, dass es nicht auf die von der Betreiberin dagegen eingereichte Beschwerde eintritt. Es hielt unter anderem fest, dass die Betreiberin von Gesetzes wegen verpflichtet sei, an der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken und der RailCom die für deren Aufsichtstätigkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen.
- Die RailCom eröffnete 2023 eine Untersuchung von Amtes wegen gegen eine ISB betreffend Diskriminierung im Netzzugang bei der Zusatzleistung «Rangieren in Rangierbahnhöfen». Die ISB reichte beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen die Eröffnung der Untersuchung ein. Das Verfahren war per Ende 2024 vor dem Bundesverwaltungsgericht hängig.
- Im Zusammenhang mit der Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2025 ging bei der RailCom eine Beschwerde eines EVU gegen eine Verfügung der TVS betreffend Ablehnung von Trassenanträgen ein. Das Beschwerdeverfahren vor der RailCom ist in Bearbeitung.
- Eine Betreiberin von vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen reichte Ende 2024 Beschwerde gegen eine Verfügung der RailCom betreffend Aufsicht über den Zugang

zu KV-Umschlagsanlagen ein. Die Beschwerde ist vor dem Bundesverwaltungsgericht hängig.

Des Weiteren beantwortete die RailCom Anfragen von Unternehmen, die u.a. folgenden Themen betrafen:

- Die RailCom prüfte die Kostenverteilung der Versicherungsprämien in einem integrierten Bahnunternehmen und stellte keine Diskriminierung fest.
- Die Einführung von IT-Systemen durch eine ISB und die damit verbundenen Massnahmen zur Umsetzung gegenüber den betroffenen EVU gaben Anlass zu Abklärungen über die Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung. Dabei wurde kein begründeter Diskriminierungsverdacht ermittelt. Die RailCom empfahl der ISB jedoch, zukünftig bei vergleichbaren Systemwechseln die EVU frühzeitiger und expliziter auf Veränderungen und daraus resultierende Konsequenzen hinzuweisen sowie den EVU rechtzeitig die Möglichkeit der aktiven Mitwirkung anzubieten.

## Gesetzesvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates trat im Frühling 2024 auf die Totalrevision des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GÜTG)<sup>4</sup> ein. Im Rahmen einer Anhörung durch die Kommission setzte sich die RailCom für klare und effektive Vorgaben zur Vermeidung von Diskriminierungen im Schienengüterverkehr ein. Die RailCom thematisierte insbesondere die Gewährleistung von Wettbewerbsneutralität und die Verhinderung von Quersubventionierung der eigenwirtschaftlichen Güterver-

kehrsdiensleistungen durch das subventionierte Netzwerkangebot im Einzelwagenladungsverkehr. Zudem wies die RailCom auf eine Klärung der Zuständigkeit bei der Aufsicht über das diskriminierungsfreie Angebot im Einzelwagenladungsverkehr durch eine unabhängige Aufsichtsbehörde hin. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen löste im Ständerat eine richtungsweisende Diskussion über den Schweizer Binnengüterverkehr aus. Sie machte unter anderem den Vorschlag, der RailCom eine explizite Zuständigkeit einzuräumen, die Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit im Einzelwagenladungsverkehr zu beaufsichtigen. Diesen Vorschlag lehnte der Ständerat im Herbst 2024 jedoch mit 24 zu 18 Stimmen ab. Die Beratung im Parlament wird 2025 fortgesetzt.

## Änderungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und Totalrevision der Fahrplanverordnung

Der Bundesrat gab 2023 verschiedene Änderungen der NZV<sup>5</sup> und der Fahrplanverordnung in die Vernehmlassung. Die Änderungen sollen am 01.02.2025 in Kraft treten. Die RailCom empfahl im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens diverse Präzisierungen, insbesondere der Begriffe «wichtigste Betreiber» und «betroffene Serviceeinrichtungen» (Art. 11b Abs. 4 NZV). Damit soll gewährleistet werden, dass mindestens alle KV-Umschlagsanlagen und die grösseren Anschlussgleisbetreiber in die Konsultation über die Kapazitätseinschränkungen einbezogen werden.

Zudem wies die RailCom darauf hin, dass Art. 3 Abs. 3 NZV-BAV<sup>6</sup> zu wenig präzise berücksichtigt, ob ein EVU bewusst auf die verbrauchsbezogene Energieverrechnung verzichtet oder ob es aufgrund technischer Umstände bei den installierten Messgeräten zu Messunterbrüchen kommt, wie dies die ISB in ihrer Praxis unterscheiden.

<sup>2</sup> SR 172.010.1

<sup>3</sup> SR 742.101.4

<sup>4</sup> SR 742.41

<sup>5</sup> SR 742.122

<sup>6</sup> SR 742.122.4



## Marktmonitoring

### Allgemeines

Die RailCom prüft im Marktmonitoring systematisch, ob in ihrem Zuständigkeitsbereich Diskriminierungspotenziale bestehen. Dabei überprüft sie jährlich wiederkehrend insbesondere:

- die für die Fahrplanperiode gültigen Netzzugangsbedingungen,
- die Trassenvergabe im Jahresfahrplan,
- den Zugang zu subventionierten KV-Umschlagsanlagen.

Zusätzlich bearbeitet die RailCom jedes Jahr wechselnde Schwerpunktthemen.

### Netzzugang

#### Netzzugangsbedingungen

Die RailCom nahm bei den drei grössten ISB die jährliche Prüfung der Publikationsinstrumente der Fahrplanjahre 2025 und 2026 vor.

#### Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2025

Aufgrund zahlreicher Baustellen auf dem Schienennetz und der Entgleisung im Gotthardbasistunnel 2023 intensivierte die RailCom 2024 ihre Aufsicht betreffend Trassenvergabe. Sie brachte in der Diskussion mit der TVS, SBB Infrastruktur, dem BAV und der Branche verschiedene Vorschläge ein, wie in Zukunft vermieden werden könnte, dass es erneut zu einer Sondersituation wie in der Planung des Jahresfahrplans 2024 beziehungsweise zu einer ausserordentlich hohen Anzahl von Trassenkonflikten kommt.

Die RailCom setzt sich proaktiv dafür ein, dass allfällige Anpassungen des Fahrplanungsverfahrens diskriminierungsfrei und rechtskonform ausgestaltet werden.

### Netzzugang zu den Anlagen der Hafenbahnen Schweiz AG

Die RailCom analysierte 2024 die verschiedenen Aspekte des Zugangs sowie der Nutzung der Infrastruktur der Hafenbahnen Schweiz AG (HBSAG). Basierend auf den Erkenntnissen dieser Analyse vereinbarte die RailCom mit der HBSAG Massnahmen betreffend die Zusatzleistungen, welche die HBSAG anbietet. Im Rahmen dieser Massnahmen wird die HBSAG die Bezeichnungen, die kalkulatorische Herleitung der Preise und die Verrechnungsmethoden ihrer Zusatzleistungen überarbeiten.

#### Zusatzleistung «Einstellen von Rangierungen»

Die RailCom führte ihre begleitende Aufsicht betreffend die Zusatzleistung «Einstellen von Rangierungen» fort. 2023 hatte sie mit SBB Infrastruktur verschiedene Massnahmen für eine einheitliche und verursachergerechte Verrechnung der Zusatzleistung vereinbart. Darauf basierend bereinigte und vereinheitlichte SBB Infrastruktur die Erhebungsmethoden der Abrechnungsmengen für die Rangierungen im Personen- und Güterverkehr. Die neuen Erhebungsmethoden werden seit der Fahrplanperiode 2024 angewendet und SBB Infrastruktur sammelte erste positive Erfahrungen damit.

#### Zusatzleistung «Abstellungen von Eisenbahnfahrzeugen»

2020 vereinbarte die RailCom mit den ISB und der TVS Massnahmen, um bei der Bewirtschaftung von Abstellkapazitäten Diskriminierungen zu verhindern. 2023 führte die RailCom mit den ISB ein Audit durch, um den Umsetzungsstand der Massnahmen zu überprüfen. Die RailCom stellte in verschiedenen Bereichen weiteren Handlungsbedarf fest und tauschte sich 2024 mit den ISB darüber aus. Im Fokus des Austauschs stand die Frage, wie die ISB interne Abstellbedürfnisse handhaben können, ohne dabei die EVU zu benachteiligen.

### Freiverladeanlagen

Nachdem die RailCom 2022 ein Massnahmenpaket für eine diskriminierungsfreie Bewirtschaftung von Freiverladeanlagen erstellt hatte, begleitete sie 2023 die betroffenen ISB bei dessen Umsetzung. 2024 tauschte sich die RailCom mit der TVS darüber aus, wie diese mit einer proaktiven Überwachung von Mehrfachnutzungen eine diskriminierungsfreie Koordination der Bestellkonflikte sicherstellen kann – einerseits bei der Erstellung des Jahresfahrplans und andererseits aber auch im operativen Zeithorizont.

### Trassenstudien

Die RailCom begleitete SBB Infrastruktur bei der Umsetzung der 2023 vereinbarten Massnahmen, mit denen eine diskriminierungsfreie Erstellung von Trassenstudien angestrebt wird. SBB Infrastruktur bereinigte unter anderem zusammen mit der TVS ihr Angebot an Trassenstudien. Dabei ging es insbesondere um Studien, welche relativ kurz vor Beginn des Bestellprozesses für den Jahresfahrplan in Auftrag gegeben werden. Zudem publizierte SBB Infrastruktur eine Übersicht über alle Kategorien von Trassenstudien, welche sie in den unterschiedlichen Planungs- beziehungsweise Zeithorizonten anbietet und präsentierte diese an ihrem Kundenboard im November 2024.

### Evaluation Netznutzungskonzept und -plan

Das BAV führte 2024 eine Evaluation der Planungsinstrumente Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP) durch. In ihrer Stellungnahme dazu thematisierte die RailCom die Governance bei der Evaluation, insbesondere die Rolle von SBB Infrastruktur.

### Revision des Trassenpreissystems

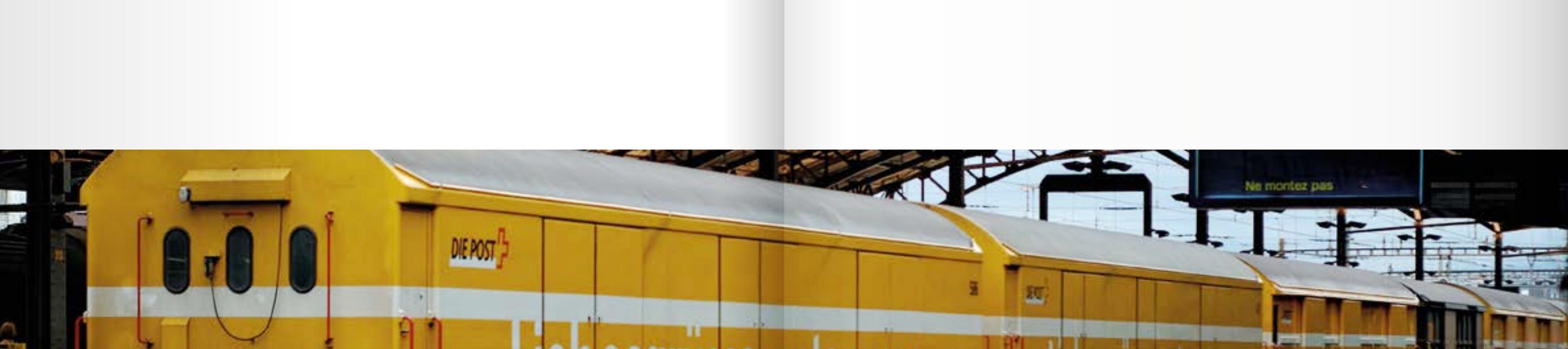
Die RailCom analysierte die Revision des Trassenpreissystems unter dem Aspekt des diskriminierungsfreien Netzzugangs und gab gegenüber dem BAV eine Stellungnahme ab. Geplant ist, den Trassenpreis im Eisenbahnverkehr per Anfang 2025 um durchschnittlich 2.1 % zu erhöhen, um die gesetzlichen Vorgaben zur Deckung der Grenzkosten im Verschleissfaktor zu berücksichtigen. Um die EVU des Güterverkehrs nicht überdurchschnittlich zu belasten, können diese bis 2027 von einem Rabatt beim Bahnstrompreis profitieren.

### Leitstelle Bahnverkehr Schweiz

Im März 2024 nahm SBB Infrastruktur in Bern die «Leitstelle Bahnverkehr Schweiz» in Betrieb. Ziel dieser Leitstelle ist es, eine zentrale, vorausschauende, bereichsübergreifende Steuerung des langläufigen Personen- und Güterverkehrs sicherzustellen. Ab 2022 hatte sich die RailCom bei SBB Infrastruktur mit Vorgaben und Empfehlungen für die Ausgestaltung der Leitstelle eingebbracht. Im Sommer 2024 besuchte die RailCom die Räumlichkeiten der Leitstelle und tauschte sich mit SBB Infrastruktur über die ersten Erfahrungen im operativen Betrieb aus.

### Traffic Management System (TMS)

Die RailCom führte ihre begleitende Aufsicht zum TMS fort. Dabei legte sie den Schwerpunkt wie bereits im Vorjahr auf Simulationen zur Überprüfung der Diskriminierungsfreiheit bei der automatisierten Kapazitätsplanung und -steuerung. Die Überprüfung ergab keine Hinweise auf Diskriminierungspotenziale.



## Dienstleistungen der Nahzustellung

Unternehmen im Schienengütertransport, die für sich selber Dienstleistungen der Nahzustellung erbringen, sind seit Juli 2020 gemäss Art. 6a GüTV<sup>7</sup> (Gütertransportverordnung) verpflichtet, diese Dienstleistungen auch Dritten anzubieten und sich dabei nichtdiskriminierend zu verhalten. Dienstleistungen der Nahzustellung umfassen die Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen.

2024 tauschte sich die RailCom sowohl mit Anbietern als auch mit Bezügern von Dienstleistungen der Nahzustellung aus, um eine Zwischenbilanz zu ziehen, wie sich Art. 6a GüTV in den vier Jahren, seit er in Kraft ist, auf den Markt ausgewirkt hat. Die Rückmeldungen der Branche zeigten, dass durch Art. 6a GüTV ein gewisses Angebot an Dienstleistungen einfacher zugänglich gemacht werden konnte. Die Ausgestaltung des Artikels liess jedoch verhältnismässig wenig Marktdynamik entstehen und die Branche beurteilt den Nutzen als relativ gering.

Die laufende Revision des GüTG könnte für die Nahzustellung grössere Veränderung mit sich bringen. So ist gemäss Botschaft zum GüTG vom Januar 2024 zu prüfen, ob Art. 6a GüTV gestrichen werden kann. Die RailCom wird die Entwicklung weiterverfolgen und ihren Standpunkt einbringen.

## Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs

### Aktualisierung Publikationspflicht

Die Eigentümer und Betreiber der vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen sind gemäss Art. 6 GüTV verpflichtet, die Dienstleistungen, deren Preise (einschliesslich Rabatte) sowie die grundsätzlichen Bedingungen des Zugangs, der Zuteilung der Kapazitäten, der Erbringung der Dienstleistungen und des Verfahrens zu publizieren. 2019 hatte die RailCom eine Vorlage zur Publikation dieser Zugangsbedingungen etabliert. Da in der Zwischenzeit Veränderungen stattgefunden hatten (zum Beispiel betreffend Preise und Rabatte), erwirkte die RailCom 2024, dass die Eigentümer und Betreiber ihre publizierten Zugangsbedingungen aktualisierten. Zukünftig sieht die RailCom vor, dass die Eigentümer und Betreiber eigenverantwortlich melden, falls sie Änderungen vornehmen.

### Projekt Gateway Basel Nord (GBN)

Die RailCom tauschte sich 2024 mit den Verantwortlichen des Projekts Gateway Basel Nord (GBN) zum Thema Slot- und Kapazitätsmanagement und den damit verbundenen Anforderungen aus Art. 6 GüTV aus.

### Systemaufgaben

Die RailCom nahm Stellung zum überarbeiteten Vertrag zwischen dem BAV und der Systemführerin Kundeninformation (SKI) sowie zum Reglement des Übergangsrates SKI+. Außerdem begleitete sie die SKI bei der Erstellung der Verträge mit den betroffenen Unternehmen sowie deren Unterzeichnung.

Ebenfalls Stellung nahm die RailCom zum Vertragsentwurf zwischen dem BAV und der SBB zur Systemführerschaft Lärm, welche voraussichtlich Mitte 2025 in Kraft treten wird.

## Cargo sous terrain

Das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG)<sup>8</sup> statuiert, dass die Betreiber der Anlagen den Kunden und Kunden den diskriminierungsfreien Zugang zu sämtlichen angebotenen Transportdienstleistungen gewähren müssen. Da die RailCom diesbezüglich Aufsichtsbehörde ist, tauschte sie sich 2024 mit Cargo sous terrain aus und wies darauf hin, dass alle Transportleistungen von Cargo sous terrain dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit unterliegen werden. Zudem thematisierte die RailCom den Datenschutz.

Die Verträge zwischen den betroffenen Unternehmen und den Systemführerinnen ETCS und Zugkommunikation wurden teilweise unterzeichnet. Die Systemführerinnen sind verpflichtet und bestrebt, die noch fehlenden Verträge abzuschliessen.

Die RailCom tauschte sich außerdem mit RAILplus betreffend die Systemführerschaft Interaktion Fahrzeug / Fahrweg Meter-spur aus. Anders als bei den übrigen Systemführerschaften ist mit RAILplus nicht eine Branchenunternehmung Systemführerin, sondern eine Kooperationsplattform der Branche. Die betroffenen Unternehmen erhalten die Möglichkeit, bei der Umsetzung der Systemaufgabe aktiv mitzuwirken und nutzen dies rege.

### Mitwirkungsrecht Investitionsplanung

Das BAV führte mit Unterstützung der TVS, des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) und der RailCom im Februar 2024 einen Online-Informationsanlass durch. Thema dieses Anlasses war das Mitwirkungsrecht, das den EVU und Anschliessern bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung der ISB zusteht. Am Anlass wurde unter anderem auf die Investitionspläne eingegangen, welche die ISB auf dem Webinterface Daten Infrastruktur (WDI) des BAV veröffentlichen müssen. Abgesehen davon gab es bei der Umsetzung des Mitwirkungsrechts keine Fortschritte gegenüber dem Vorjahr. Die Empfehlungen des VöV zum Mitwirkungsrecht sind noch nicht publiziert. Auch wurden seitens BAV die Streckenkonzepte, welche die Investitionspläne leichter lesbar machen sollen, noch nicht publiziert.



# Marktbeobachtung

## Allgemeines

Im Rahmen ihrer Marktbeobachtung analysiert die RailCom die Entwicklung des Wettbewerbs und die Diskriminierungsfreiheit auf dem Schweizer Schienennetz. Auf ihrer Website und mittels Newsletter gibt sie der Bahnbranche sowie der interessierten Öffentlichkeit Einblick in ihre Tätigkeit.

## Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung des Personenverkehrs (Regional- und Fernverkehr) auf der Schiene von 2019 bis 2023. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr<sup>9</sup> verzeichnete 2023 mit +15.3 % erneut einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr (Fernver-

kehr +14.0 %, Regionalverkehr +17.4 %). Sie lag somit erstmals über dem Wert von vor der Pandemie (2019) und verzeichnete einen neuen Rekord.

Auch das Verkehrsaufkommen<sup>10</sup>, gemessen in Personenfahrten, nahm 2023 gegenüber dem Vorjahr zu (+13.4 %), liegt aber immer noch -4.3 % unter dem Wert von 2019. Bei den gefahrenen Zugkilometern<sup>11</sup> ist ebenfalls eine leichte Zunahme von +2.0 % zu verzeichnen. Im Vergleich zu den jeweiligen Zeiträumen im Jahr 2023 nahmen die Personenkilometer im 1. Quartal 2024 um +3.8 % und im 2. Quartal um +2.2 % zu (provisorische Daten Bundesamt für Statistik BFS, Stand 11.09.2024).

## Entwicklung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr



Abbildung 1: Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr (Regional- und Fernverkehr) 2019-23. Quelle: BFS.

## Entwicklung der Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr

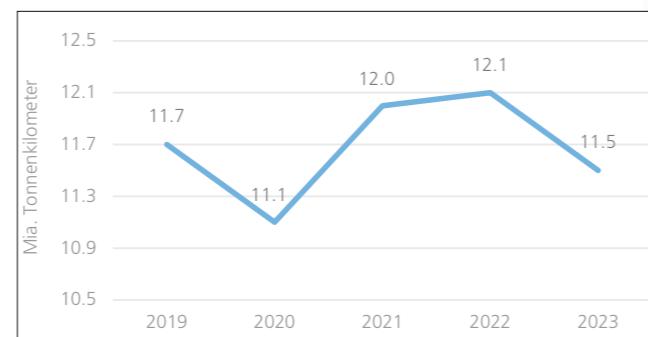


Abbildung 2: Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr (Binnen-, Import-/Export- und Transitverkehr) 2019-23. Quelle: BFS.

<sup>9</sup> Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr: Summe der von Personen innerhalb eines Jahres zurückgelegten Wegstrecken, gemessen in Personenkilometern.

<sup>10</sup> Verkehrsaufkommen im Schienenpersonenverkehr: Anzahl Personenfahrten innerhalb eines Jahres.

<sup>11</sup> Zugkilometer: Ein Zugkilometer entspricht der Fahrt eines Zuges über einen Kilometer.

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung im Güterverkehr auf der Schiene (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr) von 2019 bis 2023. Nachdem die kumulierte Verkehrsleistung in den Jahren 2021 und 2022 angestiegen war, verzeichnete sie 2023 einen Rückgang um -5.2 % und liegt damit leicht unter dem Wert von vor der Pandemie (2019). Die grösste Abnahme mit -17.2 % gab es beim Exportverkehr, gefolgt vom Importverkehr mit -15.4 %, und dem Transitverkehr mit -6.3 %. Der Binnenverkehr verzeichnete eine Zunahme von +4.9 %. Die provisorischen Zahlen des BFS zeigen, dass sich dieser Trend auch 2024 fortsetzt. Im Vergleich zu den jeweiligen Zeiträumen im Jahr 2023 betrug die Abnahme bei der kumulierten Verkehrsleistung des gesamten Schienengüterverkehrs<sup>12</sup> -7.5 % im 1. Quartal und -2.4 % im 2. Quartal.

## Ausgewählte Themen

### Runder Tisch MODI

Der Bundesrat will eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) für den öffentlichen und privaten Verkehr aufbauen, um den Informationsfluss zwischen Infrastrukturbetreiberinnen, Verkehrsunternehmen, privaten Anbietern und Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. 2024 fanden Sitzungen unter der Leitung von Bundesrat Albert Rösti statt. Dort wurde mit verschiedenen Anwendungsbeispielen aus dem Strassen- und Schienenverkehr der Nutzen von MODI aufgezeigt. Die RailCom präsentierte einen möglichen Anwendungsfall zur nachhaltigen Verbesserung von Effizienz und Sicherheit bei Nutzung, Betrieb, Unterhalt und Bau der Schienen- und Strasseninfrastruktur. Die Vertreter von Parlament, Verbänden sowie Unternehmen im Schienenverkehr, in der Logistikbranche, Spediteure und die IT-Branche bestärk-

ten die Notwendigkeit von MODI. Das Ziel des Bundesrats ist, dass die Botschaft zu MODI zuhanden des Parlaments im ersten Quartal 2025 verabschiedet wird.

### Entwicklung im Einzelwagenladungsverkehr

SBB Cargo erhöhte 2024 die Preise für den EWLV teilweise markant, um gemäss ihren Angaben die Dienstleistung kosten-deckend anbieten zu können. Die Branche thematisierte diese Preiserhöhung gegenüber der RailCom verschiedentlich. Mit der Totalrevision des GüTG werden in diesem Bereich die Rahmenbedingungen für dieses Netzwerkangebot neu festgelegt. Die RailCom wird die Entwicklung dieser Thematik weiterverfolgen.

### Internationaler Schienenpersonenverkehr

Im Dezember 2024 wurden Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) abgeschlossen, die unter anderem die Aktualisierung des Landverkehrsabkommens beinhalteten. Die Schweiz wird den internationalen Schienenpersonenverkehr unter kontrollierten Bedingungen öffnen: Ausländische Bahnunternehmen können künftig eigenständig grenzüberschreitende Bahnverbindungen in die Schweiz anbieten, sofern sie dafür eine freie Trasse finden. Gleichzeitig können Schweizer Unternehmen eigenständig grenzüberschreitende Verbindungen ins Ausland anbieten. Der Taktfahrplan des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz wird bei der Trassenvergabe auch weiterhin Vorrang gegenüber der EU haben.

Die RailCom wird die Auswirkungen der neuen Regelung auf die Marktdynamik und den diskriminierungsfreien Netzzugang in der Schweiz monitoren.

<sup>12</sup> Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr: Kenngrösse zur Beschreibung der Leistungen im Güterverkehr, welche sowohl das Gütergewicht als auch die Transportdistanz berücksichtigt. Die Verkehrsleistung wird in Tonnenkilometern ausgedrückt. (Quelle: Website des BFS resp. der SBB)



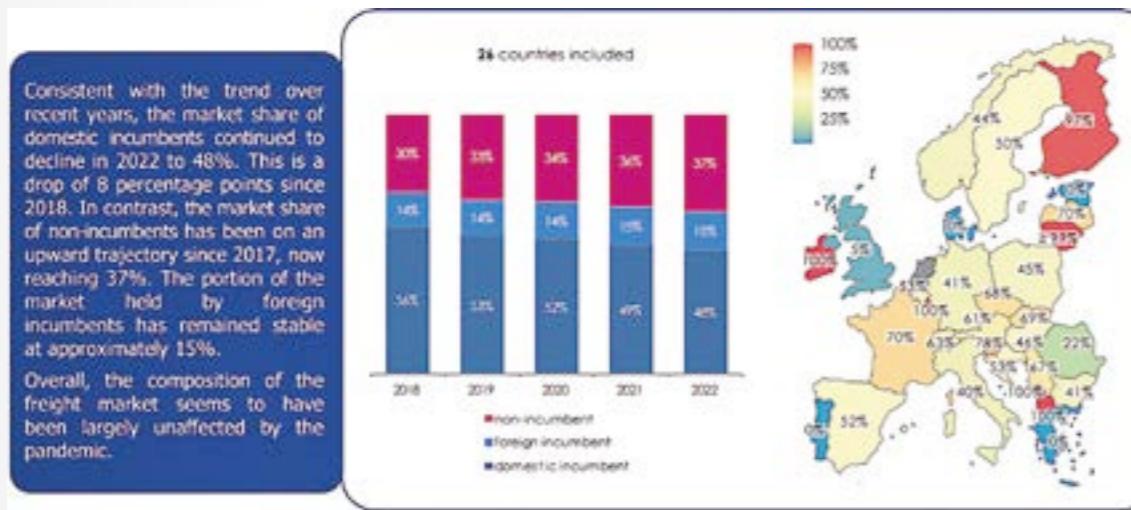
## Internationales

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

Im Juli 2023 veröffentlichte die EU-Kommission einen «Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010». Nach der 1. Lesung im EU-Parlament im März 2024 sowie der Stellungnahme des EU-Rates im Juni 2024 erfuhr der Vorschlag diverse Anpassungen. Ausstehend ist der sog. Trilog, eine informelle interinstitutionelle Verhandlung, an der Vertreter des Parlaments, des Rates und der Kommission teilnehmen. Ziel ist eine vorläufige Einigung über die Verordnung, die für Parlament und Rat annehmbar ist. Diese vorläufige Vereinbarung muss von diesen Organen in förmlichen Verfahren angenommen werden. Die RailCom begleitet die Entwicklung im Rahmen der Arbeitsgruppe «Emerging Legislative Proposals» von IRG-Rail. Die RailCom begrüßt den auf dem Timetable Redesign (TTR) basierenden, netzwerkbezogenen Ansatz als Chance zur Verbesserung des grenzüberschreitenden

Kapazitätsmanagements und der Zusammenarbeit der nationalen Regulatoren. Insbesondere unterstützt die RailCom diejenigen Anpassungen des Vorschlags, die das Ungleichgewicht zwischen den Kompetenzen von ENRRB (European Network of Rail Regulatory Bodies) und ENIM (European Network of Infrastructure Managers) adressieren sowie die Unabhängigkeit der nationalen Regulatoren und ihre vermehrte Kooperation bei grenzüberschreitenden Sachverhalten betonen.

Des Weiteren nahm die RailCom an den Plenarsitzungen von IRG-Rail sowie an den Sitzungen der Arbeitsgruppe «Access» teil. Zudem stellte sie für den Marktmonitoring-Report 2024 von IRG-Rail Daten aus der Schweiz zusammen. Die zwei Grafiken unten geben einen Einblick in die Entwicklung und den Grad des Wettbewerbs im europäischen Schienengüterverkehr. Dies ist für die Schweiz insbesondere im Hinblick auf die Totalrevision des GüTG von Interesse.



Grafik aus dem Marktmonitoring-Report 2024 von IRG-Rail: Marktanteile im Schienengüterverkehr von 26 europäischen Ländern, basierend auf den Netto Tonnenkilometern (links) sowie Marktanteil der ehemaligen Staatsbahn pro Land (rechts).

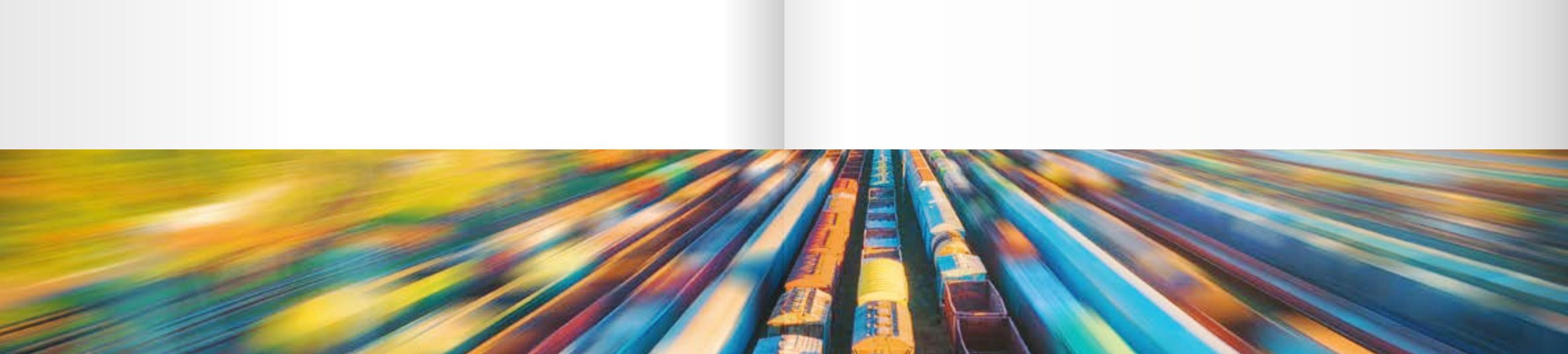
## Fachtagung

### Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC)

Die Schweiz ist Teil des RFC 1 (Rhine-Alpine) sowie RFC 2 (North Sea-Mediterranean). Die RailCom engagiert sich am regelmässigen Austausch zwischen den nationalen Regulatoren und den C-OSS (Corridor One-Stop Shops) auf dem RFC 1 und 2. Die RFC 1 und 2 werden per 2025 zusammengeführt. Die Schweiz – vertreten durch das BAV – übernimmt zusammen mit Belgien den Vorsitz im neu geschaffenen Güterverkehrskorridor North Sea – Rhine – Mediterranean. Dadurch kann die Schweiz ihre Interessen auf den internationalen Zulaufstrecken zur NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) im Norden und im Süden Europas besser einbringen.

Zusammen mit dem schwedischen Regulator erstellte die RailCom 2024 erstmals einen Monitoringbericht, um einen Überblick über die wichtigsten Herausforderungen für den Betrieb der Korridore zu gewinnen. Der Bericht basiert auf Rückmeldungen der RFC-Verantwortlichen, Ergebnissen der aktuellen Kundenzufriedenheitsumfrage sowie auf verschiedenen Kennzahlen. Das Monitoring ergab unter anderem, dass die Kunden der RFC die technisch-betrieblichen Rahmenbedingungen und die mit Baustellen verbundenen Kapazitätseinschränkungen als grösste Hemmfaktoren für eine positivere Entwicklung sehen. Des Weiteren zeigte sich, dass auf dem RFC 1 (Rhine-Alpine) die Anzahl der für den Jahresfahrplan 2024 gelösten Trassenkonflikte mit >40 deutlich höher ist als auf den anderen zehn Korridoren. Die Erhebung wird 2025 fortgeführt.

Im Rahmen ihrer jährlichen Fachtagung tauschte sich die RailCom am 25.10.2024 mit den rund 65 Teilnehmenden über das Thema «Mitwirkung im Eisenbahnbereich» aus. Im Rahmen von sechs Referaten wurde die Mitwirkung aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet: von den gesetzlichen Vorgaben über die generelle Prozessgestaltung bei partizipativen Projekten bis zur konkreten Ausgestaltung der Mitwirkung bei der Erstellung des Jahresfahrplans und der Erstellung von Ersatzkonzepten infolge Kapazitätseinschränkungen. Die Mitwirkung wurde dabei auch aus Sicht von Güterverkehrs-EVU beleuchtet. In einer Podiumsdiskussion wurden Erfolgsfaktoren, Best Practices und Verbesserungspotenziale thematisiert. Die Referate und eine Zusammenfassung der Fachtagung sind auf der Website der RailCom veröffentlicht.



## Die RailCom

### Kommission

Die RailCom ist seit dem 01.01.2000 tätig. Ihre Mitglieder werden vom Bundesrat gewählt; der Sitz der Kommission ist Bern. Administrativ ist die RailCom dem Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zugeordnet. 2024 setzte sich die RailCom personell wie folgt zusammen:



Die RailCom. Obere Zeile von links nach rechts: Patrizia Danioth Halter, Prof. Dr. Markus Kern, Cesare Brand. Untere Zeile von links nach rechts: Anna Ciaranfi Zanetta, Dr. Barbara Furrer, Manfred Haller, Christof Böhler (Leiter Fachsekretariat).

Funktion	Name	Hintergrund
Präsidentin	Patrizia Danioth Halter	lic. iur., Rechtsanwältin und Notarin, LL.M., Altdorf/UR
Vizepräsident	Markus Kern	Prof. Dr. iur., LL.M., Professor für Staats-, Verwaltungs- und Europarecht an der Universität Bern, Bern/BE
Mitglied	Cesare Brand	Fürsprecher, Forel/FR
Mitglied	Anna Ciaranfi Zanetta	lic. iur., Rechtsanwältin, Finanz- und Wirtschaftsdepartement Kanton Tessin, Dalpe/TI
Mitglied	Barbara Furrer	Dr. iur., Rechtsanwältin, Head of Legal DHL Express (Schweiz) AG, Hedingen/ZH
Mitglied	Manfred Haller	EMBA, selbstständiger Berater, Unterkulm/AG

Am 27.08.2024 wählte der Bundesrat auf Antrag des UVEK Dr. Barbara Furrer als neue Präsidentin der RailCom. Patrizia Danioth Halter, welche die RailCom seit 2013 leitete, scheidet per Ende 2024 aufgrund der Amtszeitbeschränkung aus.

### Fachsekretariat

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

Funktion	Name	Hintergrund
Leiter	Christof Böhler	Master in International Affairs HSG
Stv. Leiterin	Melissa Rickli	lic. phil. hist.
Mitarbeiterin	Ana Dettwiler	Rechtsanwältin
Mitarbeiterin	Ursula Erb	Dr. oec. publ.
Mitarbeiter	Andreas Oppiger	lic. phil. nat.
Mitarbeiterin	Katrin Suter-Burri	Dr. sc. nat. ETH



## Ausblick

### Eisenbahninfrastruktur

Die RailCom wird 2025 erneut einen Fokus auf die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs legen. Dabei wird sie unter anderem die Trassenvergabe sowie die relevanten Publikationsinstrumente der ISB einer Überprüfung unterziehen.

Zudem wird sich die RailCom 2025 weiter dafür einsetzen, das Potenzial von Open Data im Eisenbahnbereich zu nutzen. Im Hinblick auf die Einführung von MODI wird die RailCom gemeinsam mit der Branche Vorarbeiten leisten. Diese beinhalten beispielsweise eine Analyse der bereits vorhandenen Daten und eine Beurteilung, in welchen Bereichen Daten publiziert werden sollten, heute aber noch nicht in geeigneter Form vorhanden sind. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Branche und die RailCom wird eine begleitende und koordinierende Rolle einnehmen.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die begleitende Aufsicht zur Systemführerschaft ETCS, bei der unter anderem die konkrete Ausgestaltung der Mitwirkung in den Gremien analysiert sowie mögliche Diskriminierungspotenziale der Systemführerschaft eruiert werden.

### Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs

Betreiber von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen, die vom Bund mitfinanziert wurden, müssen Dritten den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Anlagen gewähren. Die RailCom ist zuständig für die Rechtsdurchsetzung des diskriminierungsfreien Zugangs. 2025 wird die RailCom ihre Aufsicht über Anlagen umsetzen, die neu vom Bund mitfinanziert wurden.

### Güterverkehr

Die RailCom plant für 2025 einen informellen Austausch mit den Schweizer Güterverkehrs-EVU. Nachdem die RailCom 2023 erstmals in diesem Rahmen einen Runden Tisch durchgeführt hatte, möchte sie erneut eine Plattform schaffen, um mit den Güterverkehrs-EVU ihre Anliegen aber auch allgemeine Sachverhalte zum Netzzugang und zu den Dienstleistungen der Nahzustellung zu besprechen.

Zudem beabsichtigt die RailCom an der Trassenpreisrevision 2029 mitzuwirken und die Gesetzesvorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport weiter zu begleiten und Konsequenzen auf die Aufsichtsarbeit der RailCom insbesondere betreffend Rheinhäfen abzuleiten.

## Glossar

Abkürzung	Bedeutung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
C-OSS	Corridor One-Stop Shops
EBG	Eisenbahngesetz
ENIM	European Network of Infrastructure Managers
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
ETCS	European Train Control System
EU	Europäischen Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWLV	Einzelwagenladungsverkehr
GBN	Projekt Gateway Basel Nord
GüTG	Gütertransportgesetz
GüTV	Gütertransportverordnung
HBSAG	Hafenbahnen Schweiz AG
IRG-Rail	Independent Regulators' Group – Rail
ISB	Infrastrukturbetreiberin
KV	Kombinierter Verkehr
MODI	Staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NNK	Netznutzungskonzept



<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
NNP	Netznutzungsplan
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
RFC	Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors)
RVOV	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SKI	Systemführerin Kundeninformation
SR	Systematische Rechtssammlung
TMS	Traffic Management Systems
TTR	Timetable Redesign
TVS	Trassenvergabestelle
UGüTG	Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VöV	Verbands öffentlicher Verkehr
WDI	Webinterface Daten Infrastruktur des BAV

**Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom**  
Christoffelgasse 5  
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

info@railcom.admin.ch  
www.railcom.admin.ch

