



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

Geschäftsbericht

Rapport de gestion

Rapporto di gestione

2011

Geschäftsbericht 2011

1. Allgemeines

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (Kurzbezeichnung: SKE) ist eine Behördenkommission im Sinne von Artikel 8a Absatz 3 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV; SR 172.010.1). Sie wird in Bezug auf die Entschädigung ihrer Mitglieder als „marktorientierte Kommission“ eingestuft (Art. 8m Bst. b, Anhang 3). Marktorientierte Kommissionen beaufsichtigen oder unterstützen massgeblich das Funktionieren eines Marktes.

Die SKE wurde vom Bundesrat eingesetzt; sie ist seit dem 1. Januar 2000 tätig.

In ihrer richterlichen Tätigkeit ist die SKE unabhängig von der Bundesverwaltung. Der Sitz ist in Bern. Die administrative Leitung der SKE obliegt gemäss Artikel 13 der Verordnung des UVEK über die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SR 742.122.7) dem Präsidenten unter Aufsicht des Bundesrates und Oberaufsicht der Bundesversammlung. Die Personal- und Sachmittel, die zur Erfüllung der Aufgaben der Kommission notwendig sind, werden gemäss Art. 10 der Verordnung des UVEK über die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr im Voranschlag des Bundesamtes für Verkehr eingestellt.

Gemäss Artikel 25 Absatz 3 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122) ist die SKE administrativ dem Bundesamt für Verkehr zugeordnet.

Die SKE regelt Streitigkeiten zwischen den Infrastruktur- und den Verkehrsbetrieben bei der Gewährung des Netzzugangs und bei der Festlegung der Trassenpreise. Sie entscheidet auf Antrag der Infrastruktur- oder der Verkehrsunternehmung alle Streitigkeiten, soweit eine Verletzung des Diskriminierungsverbotes im Zusammenhang mit tarifären (Trassenpreise) oder nicht tarifären Massnahmen (zum Beispiel Trassenzuteilung) gerügt wird (Artikel 40a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101).

Das Urteil der SKE tritt an die Stelle der Netzzugangsvereinbarung zwischen den Parteien. Gegen die Entscheide der SKE ist gemäss Artikel 33 Buchstabe f des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesverwaltungsgericht (Verwaltungsgerichtsgesetz, VGG; SR 173.32) die Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht möglich.

Die SKE hat ihr Urteil gemäss Artikel 25 Abs. 4 NZV innert zwei Monaten nach Abschluss der Instruktion zu fällen und den Parteien mitzuteilen. Sie kann mit vorsorglichen Massnahmen sicherstellen, dass die Züge trotz der hängigen Verfahren verkehren können.

In Anwendung von Artikel 17 der Verordnung des UVEK über die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr entscheidet die SKE in der Besetzung mit fünf Richtern über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung und im Übrigen in der Besetzung mit drei Richtern.

Die EU hat am 29. Juli 1991 die Richtlinie 91/440 (Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft) erlassen. Diese Richtlinie beinhaltet unter anderem auch die Regelung des

Netzzugangs („free access“). Sie fordert die Mitgliederländer auf, die nationalen Schienennetze für europäische Eisenbahnunternehmen zu öffnen. Ergänzend zur Richtlinie 91/440 hat der EU-Ministerrat am 19. Juni 1995 zwei Detailregelungen über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen sowie über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten verabschiedet. Die Richtlinie 91/440 wurde zwischenzeitlich durch die Richtlinie 2001/12 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ersetzt. Die Richtlinie 2001/14 über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn definiert die Ausgestaltung der Regulierungsbehörden. Somit besteht das erste Eisenbahnpaket aus drei Richtlinien (2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG), die in den Jahren 2004 (zweites Paket) und 2007 (drittes Paket) umfassend geändert wurden. Die EU-Gremien planen nun eine Neufassung (Recast) des Ersten Eisenbahnpakets mit dem Ziel, den bisherigen Rechtsrahmen zu klären und zu präzisieren, damit im Bahnsektor der Markt besser funktioniert und damit die Bahn gegenüber der Strasse attraktiver wird. Und wo steht die Schweiz?: Mit dem am 1. Juni 2002 als Teil der Bilateralen I in Kraft getretenen Landverkehrsabkommen verfügt die Schweiz über ein Abkommen. In Bezug auf den Schienenverkehr sichert dieses der Schweiz die Zugangsrechte gemäss der Richtlinie von 1991 zu. Um auch von den durch die beiden Bahnpakete erweiterten Zugangsrechten profitieren zu können, muss die Schweiz diesen gleichwertige, nationale Rechtsvorschriften erlassen. Die grundsätzliche Bereitschaft zur Übernahme der beiden Bahnpakete wurde gegenüber der EU signalisiert, die dazu nötigen Rechtsanpassungen bilden Bestandteil der Bahnreform 2.

2. Rückblick

2.1. Klagen

Im Jahr 2011 wurden keine Klagen eingereicht.

2.2. Tätigkeit im Bereich diskriminierungsfreier Netzzugang

Um die Diskriminierungsfreiheit auf der Schiene zu gewährleisten, hat die SKE die Aufgabe, die Trasse Schweiz AG und die Infrastrukturunternehmen zu beaufsichtigen. Diese Aufsicht wird aufgrund jeweiliger Vereinbarungen mit SBB, BLS, SOB sowie Trasse Schweiz AG ausgeübt. Bezüglich Transparenz oder Diskriminierung bei der Trassenvergabe konnte im Berichtsjahr nichts beanstandet werden. Die SKE hat zum Trassenbestelltool Avis eine Zugangsberechtigung. Die Aufsicht darüber hat zu keinen Beanstandungen Anlass gegeben. Die SKE hat schliesslich mit der WEKO allfällige Schnittstellenprobleme besprochen.

Es fanden laufend Gespräche mit Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber im Rahmen des Monitorings im Bereich Nicht-Diskriminierung und Marktentwicklung statt. Im Berichtsjahr fanden Treffen mit der BLS Cargo, SBB Infrastruktur RailCare, BLT und Hupac statt. Im Anschluss an diese Treffen hat die SKE diverse Beanstandungen im diskriminatorischen Bereich geprüft.

2.3. International Group for Quality Improvement of Rail Freight Traffic on the North-South Corridor (IQ-C) bzw. Güterkorridor A

Der Schienenkorridor A zwischen Rotterdam und Genua wurde von der EU als eine der sechs zentralen Verkehrsachsen Europas definiert. Er stellt eine der leistungsstärksten Achsen Europas dar. 2003 wurde von den Verkehrsministern aus den Niederlanden, Deutschland, Italien und der Schweiz in Lugano das «Memorandum of Understanding» zur Verbesserung der Qualität des Schienengüterverkehrs auf dem Korridor A unterzeichnet. Dies war der Startpunkt für die internationale Arbeitsgruppe IQ-C, zusammengesetzt aus Vertretern der Verkehrsministerien der vier Länder, und für ein gemeinsam koordiniertes Aktionsprogramm. Hier ist die SKE Mitglied der Arbeitsgruppe der ‚Regulatory Bodies‘ der betroffenen Länder. 2006 haben die Verkehrsminister im Korridor im Rahmen einer Absichtserklärung ihren Willen bekräftigt, die Bahnlinie zwischen Rotterdam und Genua bis ins Jahr 2012 einheitlich mit ETCS auszurüsten. Mit ETCS werden die Zugsicherungssysteme europaweit harmonisiert und die Interoperabilität der Bahnen verbessert. Im Juni 2007 erfolgte mit der Unterzeichnung eines «Memorandum of Understanding» zur gegenseitigen Anerkennung von Rollmaterial ein weiterer entscheidender Schritt hin zu einem kostengünstigen, zuverlässigen und konkurrenzfähigen Schienengüterverkehr im Korridor zwischen den Niederlanden und Italien. Im aktuellen Zwischenbericht der Ministerien aus dem Jahr 2011 sind die Arbeiten im Korridor A dokumentiert. Im Berichtsjahr gab es drei Treffen der Arbeitsgruppe der Regulatory Bodies.

2.4. ‚Regulatory Bodies‘ (RB)

Die SKE wird (wie der norwegische Regulatory Body), obwohl die Schweiz nicht Mitglied der EU ist, an den Treffen der RBs aus den alten und neuen EU-Ländern, regelmässig eingeladen. Thematisch werden dort Probleme und Arbeitsweisen behandelt. Soweit zweckmässig sollen sie – ähnlich anderen Netzwerk-Regulierungen in der EU – gegenseitig angeglichen werden. In den verkehrspolitischen Debatten kann die SKE aufgrund der entsprechenden Erfahrungen in der Schweiz sowie wegen ihrer wichtigen Stellung im Nord - Süd Korridor einen wichtigen Beitrag leisten. Die SKE hat an je einem Treffen in Brüssel und Luxemburg teilgenommen. Die Regulatory Bodies haben sich zudem einmal mit RailNetEurope (RNE) in Wien getroffen. Auch hier war die SKE anwesend.

2.5. IRG-Rail

Um die internationale Zusammenarbeit der nationalen Eisenbahnregulierungsstellen (Rail Regulatory Bodies) zu verbessern, hat auch die SKE bei der Entstehung eines Zusammenschlusses mitgewirkt. Dieser Zusammenschluss heisst Independent Regulators’ Group-Rail (IRG-Rail). In Den Haag wurde am 9. Juni 2011 ein Memorandum of Understanding unterzeichnet. IRG-Rail soll zur Entwicklung eines europäischen Eisenbahn-Binnenmarktes beitragen. Die Arbeitsgruppen von IRG-Rail verfolgen folgende Ziele: Förderung eines gemeinsamen Ansatzes bei der Umsetzung des europäischen Regulierungsrahmens, Entwicklung von optimalen Lösungen (Best Practices) für die Regulierung und geeinten Auftritt gegenüber den beteiligten Parteien. Im Berichtsjahr fand neben dem Treffen in Den Haag noch eines in Bonn statt.

2.5. Andrere UVEK Regulatoren

Die SKE hat sich mit den übrigen Schweizer Regulatoren des UVEK getroffen, und zwar mit der ComCom, PostReg, BAZL, BFE und ElCom.

3. Organisation

3.1. Personelles

Personell setzt sich die SKE ab dem 1. Januar 2011 wie folgt zusammen:

Präsident:

- Herzog Andreas, Dipl. Architekt/Raumplaner, ehem. Nationalrat, Zürich

Vizepräsident:

- Perret Francis-Luc, Dipl. Bauing., Professor an der Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EOFL), Direktor Institut des Transports et de Planification der EPFL, St-Prex

Mitglieder:

- Finger Matthias, Professor EPFL, Croix-de-Rozon
- Bürki Kurth, pensioniert, ehemaliger Leiter der Trassenverkaufsstelle SBB, BLS, RM, Münchenbuchsee
- Kohli Vania, Fürsprecherin mit eigenem Advokaturbüro, Bern
- Lapp Roland, Inhaber Feramar T&T AG + Consulting, ehemaliger Präsident des Verbandes Schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Schaan
- Tschannen-Süess Monika, Mobilitätsexpertin/Projektleiterin, Gerzensee

Juristische Sekretärin

- Bevington Santana, lic.iur., Bern

4. Finanzielles

Das Budget beträgt Franken sFr. 461'500.--

5. Statistik

Im Berichtsjahr 2011 wurden keine Klagen bei der SKE eingereicht. Die Aufsicht über die Trasse Schweiz AG, die Mitarbeit bei Corridor A bzw. IQ-C und Regulatory Bodies sowie die Befragungen der Eisenbahnunternehmen und Verbände und die anschliessenden Untersuchungen erfolgten durch den Präsidenten und dem Sekretariat.

Bern, 24. April 2012