



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

2012

Geschäftsbericht 2012

1. Allgemeines

1.1 Rechtliche Grundlagen

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 RVOV). 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 Kommission erstellt gemäss Art. 10 der Verordnung des UVEK über die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr für die Personal- und Sachmittel, die zur Erfüllung der Aufgaben der Kommission notwendig sind, einen Voranschlag und reicht diesen dem Generalsekretariat des UVEK ein.

Die SKE ist seit dem 1. Januar 2012 administrativ dem GS UVEK zugeordnet, wie die übrigen RegInfra ComCom, ElCom, UBI und PostCom.

1.2 Auftrag und Kompetenzen

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 Verkehrsunternehmungen 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 Absatz 4 NZV innert zweier Monate 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 in allen übrigen Fällen in der Besetzung mit drei Richtern.

1.3 Verhältnis zur EU

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 Eisenbahnunternehmungen zu öffnen. Ergänzend zur Richtlinie 91/440 hat der EU-Ministerrat am 19. Juni 1995 zwei Detailregelungen über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmungen 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 haben im Berichtsjahr eine Neufassung „Recast“ des Ersten Eisenbahnpakets verabschiedet. 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. Mit der Bahnreform 2.2 und weiteren Gesetzesanpassungen wird die rechtliche Grundlage dafür geschaffen.

2. Rückblick

2.1. Klagen

Im Jahr 2012 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. Bezuglich 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.

Es fanden laufend Gespräche mit Eisenbahnunternehmungen und Infrastrukturbetreiber im Rahmen des Monitorings im Bereich Nicht-Diskriminierung und Marktentwicklung statt. Im Berichtsjahr fanden Treffen mit Trasse Schweiz AG, BLSInfra, SBBInfra, Crossrail, SOB, sowie mit Bombardier, Siemens AG, Alstom und Stadler Rail statt. Im Anschluss an diese Treffen hat die SKE diverse Beanstandungen im diskriminatorischen Bereich geprüft. Die

Kosten zur Erlangung einer Streckenkenntnis wurden nach der Intervention durch die SKE nach unten korrigiert. Bezuglich der langen Verfahren bei der Zulassung in Deutschland, Italien und Frankreich hat die SKE bei den zuständigen Stellen die Problematik dargelegt und die Hoffnung auf Verbesserung kundgetan. Zudem wurde die EU Kommission mündlich anlässlich einer Tischrunde darüber ins Bild gesetzt.

2.3. Rail Freight Corridor 1 und 2

Die EU schuf mit der EU-Verordnung 913/2010 „zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ neun europäische Güterverkehrskorridore.

Zwar ist die Schweiz nicht Mitglied der EU. Da die Schweiz aber im Herzen Europas liegt, wirkt sie an zwei Korridoren mit:

- dem Korridor 1: Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua und
- dem Korridor 2: Rotterdam/Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon/Basel (Basel SBB RB)

Für den Aufbau und den späteren Betrieb dieser Korridore fordert die EU spezifische Gremien sowohl auf Stufe der Ministerien (im Falle der Schweiz: Bundesamt für Verkehr) wie auch der betroffenen Infrastrukturbetreiber (im Falle der Schweiz: SBB) und der Trassenvergabestellen (im Falle der Schweiz: trasse.ch). Diese Stellen wirken sowohl im Korridor 1 wie auch im Korridor 2 aktiv mit.

Jeder Güterverkehrskorridor wird geleitet von einem Exekutivrat (Ebene der Staaten / Ministerien) und einem Verwaltungsrat (Management Board; Ebene der Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen).

Im Berichtsjahr wurde die SKE zusammen mit den Regulatory Bodies von Belgien, Luxemburg, Deutschland, Italien, die Niederlande und Frankreich vom Executivrat der Korridore 1 und 2 aufgefordert, sich zu treffen und die Zusammenarbeit und Koordination festzulegen. Die Regulatory Bodies haben sich im Berichtsjahr drei Mal getroffen. Eine Zusammenarbeitsvereinbarung ist in Bearbeitung. Es gelang bisher noch nicht eine gemeinsame Position zu erlangen.

2.4. DERC (Working Group on Rail Freight Corridors)

Mitgliedstaaten, Regulatory Bodies und Infrastrukturmanagers, die von Korridoren betroffen sind, treffen sich zwei Mal jährlich unter dem Vorsitz der EU Kommission zu einem gegenseitigen Informationsaustausch und zur Koordination. Die gesetzliche Grundlage bildet EU Richtlinie 91/440. Da die Schweiz von zwei Korridoren betroffen ist, wird sie ebenfalls eingeladen. Die SKE war im Berichtsjahr zusammen mit der Trasse Schweiz an einem Treffen in Brüssel anwesend.

Mit dem Inkrafttreten des „Recast (Neufassung des 1. Eisenbahnpakets)“ heisst die Arbeitsgruppe inskünftig SERAC (Single European Railway Area Commitee).

2.5. „Regulatory Bodies“ (RB)

Die SKE wird, obwohl die Schweiz nicht Mitglied der EU ist, an den Treffen der RBs aus den EU-Ländern regelmässig eingeladen. Die RBs tauschen anlässlich dieser Treffen Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis aus und tauschen insbesondere Informationen über die wichtigsten Fragen ihrer Verfahren und Probleme bei der Auslegung ihres Rechts. Es handelt sich hierbei um ein regelmässig tagendes Netzwerk, in dem die RBs zusammenarbeiten. Die Kommission koordiniert und unterstützt die Arbeit des Netzwerks.

Das 23. Treffen, das in Barcelona stattfand, war das letzte in dieser Form. Ab 2013 soll die Gruppe **European Network of Rail Regulatory Bodies** heissen und ein Verfahrensreglement besitzen. Die gesetzliche Grundlage ist für die Mitgliedstaaten das „Recast (Neufassung des 1. Eisenbahnpakets)“. Die Schweiz wird weiterhin als Beobachter eingeladen. An Abstimmungen darf die Schweiz nicht teilnehmen.

2.6. 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 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 ein Plenary in Luxemburg, wo die Papiere der vier Arbeitsgruppen verabschiedet wurden.

2.7. Andere UVEK-Regulatoren

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

3. Organisation

3.1. Personelles

Personell setzt sich die SKE ab dem 1. Januar 2012 wie folgt zusammen:

Präsident:

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

Vizepräsident:

- Finger Matthias, Professor EPFL, Croix-de-Rozon

Mitglieder:

- Bösch Peter, Logistik-Experte, Binningen
- Grossen Werner, dipl. Betriebswirtschafter NDS HF, Thierachern
- Klett Barbara, Anwältin und Mediatorin, Luzern
- Putallaz Yves, Dr. ès sciences genie et civil, Ing. , Vevey
- Tschanen-Süess Monika, Mobilitätsexpertin/Projektleiterin, Gerzensee

Juristische Sekretärin:

- Bevington Santina, lic.iur., Bern

4. Finanzielles

Total verfügbarer Kredit sFr. 531‘300.—.

5. Statistik

Im Berichtsjahr 2012 wurden keine Klagen bei der SKE eingereicht. Die Aufsicht über die Trasse Schweiz AG, die Mitarbeit bei der Gruppe der Korridor 1 und 2 und bei den RBs sowie die Befragungen der Eisenbahnunternehmungen und die anschliessenden Untersuchungen erfolgten durch den Präsidenten und Sekretariat.

Bern, 25. Februar 2013