



RailCom – News Nr. 4

Bern, November 2020

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Seit dem 1. Juli 2020 heisst unsere Kommission RailCom. Mit dem Inkrafttreten des Gesetzespakets Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) erhielten wir nebst dem neuen Namen auch neue Kompetenzen. Wir sind unter anderem neu zuständig für die diskriminierungsfreie Ausübung von Systemaufgaben und für die Durchsetzung des Mitwirkungsrechts bei der Investitionsplanung der Infrastrukturbetreiberinnen. Weitere Informationen dazu finden Sie auf Seite 4 dieses Newsletters und in unseren [Faktenblättern](#).

Schwerpunktthema des vorliegenden Newsletters ist die sogenannte «begleitende Aufsicht» der RailCom. Im Rahmen unserer Tätigkeit als Aufsichtsbehörde haben wir dieses Instrument in den vergangenen Jahren schrittweise eingeführt. Unser Ziel ist es, frühzeitig und im Austausch mit der Bahnbranche mögliche Diskriminierungen zu erkennen und zu beseitigen. Unter Mitwirkung der betroffenen Akteure werden Massnahmen erarbeitet und implementiert. Mehr darüber erfahren Sie im Interview auf Seite 2.

Am 20. November 2020 findet in Ittigen unsere diesjährige Fachtagung statt. Thema dieser Tagung ist der diskriminierungsfreie Zugang zu KV-Umschlagsanlagen und zu Dienstleistungen der Nahzustellung. Ein besonderes Augenmerk liegt auf den Preisen und Rabatten für Umschlagsleistungen. Zudem möchten wir mit der Branche diskutieren, welche Konsequenzen sich aus den gesetzlichen Vorgaben zur Nahzustellung ergeben. Weitere Informationen finden Sie in der [Einladung](#). Bis am 9. November können Sie sich per E-Mail an info@railcom.admin.ch für die Tagung anmelden.



Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

Patrizia Danioth Halter, Präsidentin

Begleitende Aufsicht der RailCom: Interview mit Patrizia Danioth Halter

Frau Danioth, was genau verstehen Sie unter der «begleitenden Aufsicht»?

Die RailCom übt gemäss Art. 40a^{ter} EBG die Aufsicht über den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz und zu den vom Bund subventionierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs aus. Diese Aufsichtstätigkeit nimmt die RailCom nicht nur nachträglich, sondern auch präventiv wahr. Sie kann auch Massnahmen mit Wirkung für die Zukunft treffen. Diese Massnahmen sollen in einem frühen Stadium möglichst unter Beizug der Betroffenen angeordnet werden.

Wichtig ist zu erwähnen, dass die RailCom bei ihrer Aufsichtstätigkeit über ein breites Ermessen verfügt. Einerseits führen wir Untersuchungen von Amtes wegen durch, die in einer Verfügung münden. Andererseits verfügt die RailCom über das Instrument der begleitenden Aufsicht. Hier muss ich etwas ausholen. Aufgrund von Entwicklungen, beispielsweise im IT-Bereich oder bei Projekten wie der Änderung des Betreibermodells der Rangierbahnhöfe, entstehen in der Bahnbranche neue Diskriminierungspotenziale oder diese akzentuieren sich. Dann gilt es, in einem möglichst frühen Stadium unter Beizug der Betroffenen Massnahmen zu erarbeiten, um Diskriminierungen zu verhindern. Ziel ist, dass das betroffene Unternehmen frühzeitig eine adäquate und gesetzeskonforme Lösung treffen kann. Wird dieses Ziel mit der begleitenden Aufsicht nicht erreicht, kann die RailCom jederzeit eine Untersuchung von Amtes wegen einleiten und die erforderlichen Massnahmen verfügen.

Die RailCom ist nicht nur als Fachgericht tätig und entscheidet über Klagen, sondern sie kann als Aufsichtsbehörde auch Untersuchungen von Amtes wegen einleiten.

Im Rahmen ihrer Tätigkeit als Aufsichtsbehörde hat sie in den vergangenen Jahren zudem schrittweise das Instrument der «begleitenden Aufsicht» eingeführt. Dieses dient dazu, frühzeitig und im Austausch mit der Bahnbranche mögliche Diskriminierungen zu erkennen und zu beseitigen. Unter Mitwirkung und Anhörung der betroffenen Akteure werden Massnahmen erarbeitet und umgesetzt.

Im Vordergrund steht das Ziel, den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz bzw. zu den vom Bund subventionierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs vorausschauend im Markt umzusetzen.

Weshalb hat die RailCom die begleitende Aufsicht ins Leben gerufen?

Unser Credo: Die RailCom wird nicht erst aktiv, wenn Klagen oder Hinweise eintreffen. Wir sind bereits vorausschauend tätig und pflegen die Zusammenarbeit mit der Bahnbranche. So können wir unsere Aufgaben effizient und marktorientiert wahrnehmen.

Zur Durchsetzung der Diskriminierungsfreiheit ist nicht immer eine Untersuchung von Amtes wegen erforderlich. Gerade um bei Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung und bei neuen Zusammenarbeitsformen innerhalb von Unternehmen (z.B. agiles Arbeiten) frühzeitig eine praktikable und rechtskonforme Lösung zu erarbeiten, hat die RailCom das Instrument der begleitenden Aufsicht etabliert. Es ermöglicht der RailCom, diese Entwicklungen zu begleiten und in einer frühen Phase Grundsätze zur Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit festzulegen. Davon profitieren alle betroffenen Akteure.

Wo ist die RailCom in der begleitenden Aufsicht weiter aktiv?

Ich gebe Ihnen zwei Beispiele: Das Betreibermodell für die Rangierbahnhöfe und das Projekt «Integrierte Bahnproduktion».

2015 wurde im Rangierbahnhof RB Limmattal und 2016 in Lausanne Triage ein neues Betreibermodell eingeführt: Seither stellt SBB Cargo im Auftrag von SBB Infrastruktur die Planung und Produktion der Rangierleistungen sicher. Rund 170 Mitarbeitende wechselten von SBB Infrastruktur zu SBB Cargo. 2017 kam noch der Rangierbahnhof Buchs SG hinzu; hier übernimmt SBB Cargo jedoch nur die Produktion, nicht aber die Planung der Rangierleistungen. Mit diesem Betreibermodell haben Mitarbeitende von SBB Cargo Zugriff auf kundenspezifische Informationen und dadurch Einblick in die Verkehre von anderen Cargo-EVU (ihren Wettbewerbern). Sie werden deshalb auf das Thema «Diskriminierungsfreiheit» verpflichtet und geschult. Die RailCom pflegt bereits seit fünf Jahren den regelmässigen Austausch mit SBB Infrastruktur zu den Rangierbahnhöfen. SBB Infrastruktur bleibt nach wie vor verantwortlich für das diskriminierungsfreie Erbringen der Rangierleistungen an sämtlichen Standorten – also auch Limmattal, Lausanne und Buchs.

Ein weiteres Beispiel der begleitenden Aufsicht ist das Projekt «Integrierte Bahnproduktion» der SBB. Dieses hat zum Ziel, Mitarbeitende der Kundeninformation der Division Personenverkehr in den Betriebszentralen der Division Infrastruktur anzusiedeln. Die RailCom hat mit SBB Infrastruktur ein Massnahmenpaket vereinbart, um die damit verbundenen Diskriminierungsrisiken zu reduzieren.

Was verspricht sich die RailCom von der begleitenden Aufsicht, worin sehen Sie den Nutzen?

Ich sehe primär drei Punkte:

1. Vorausschauend und über eine längere Zeitdauer Themen begleiten, bei welchen sich Diskriminierungspotenziale entwickeln.
2. Praxisorientierte und gesetzeskonforme Lösungen im Diskurs mit den betroffenen Unternehmen erarbeiten und umsetzen.
3. Präventive Wirkung; diskriminierendes Verhalten möglichst früh erkennen, thematisieren und verhindern.

Wo liegen die Grenzen der begleitenden Aufsicht?

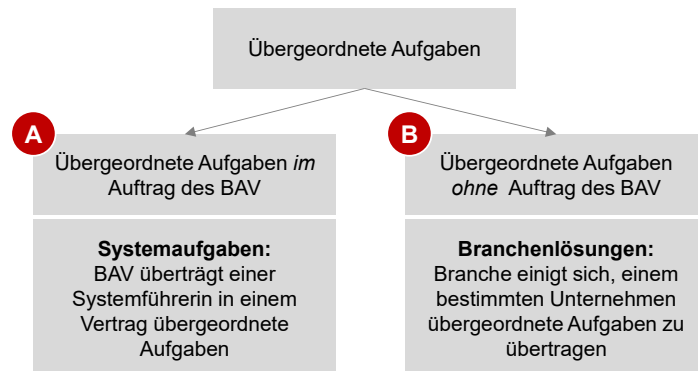
Die begleitende Aufsicht ist ein zielführendes Instrument, um vorausschauend zu agieren. Sie hat jedoch auch Grenzen: Im Rahmen der begleitenden Aufsicht erlässt die RailCom keine Verfügungen, sondern setzt praktikable und gesetzesmässige Lösungen im Diskurs mit den betroffenen Unternehmen um. Fehlt der Kooperationswille oder führen die vereinbarten Massnahmen nicht zu einem rechtskonformen Zustand, kann die RailCom ein formelles Aufsichtsverfahren eröffnen, Massnahmen anordnen und durchsetzen.

Das heisst, die begleitende Aufsicht ist kein «Persilschein» für die Beaufsichtigten. Falls es nötig werden sollte, kann die RailCom jederzeit eine Untersuchung von Amtes wegen durchführen.

Systemaufgaben und Branchenlösungen im Bereich Eisenbahninfrastruktur

Um die Effizienz und Interoperabilität zu verbessern sowie einheitliche Lösungen für die Kundschaft zu erreichen, werden übergeordnete Aufgaben im Bereich Eisenbahninfrastruktur ausgewählten Unternehmen übertragen. Die RailCom ist dafür zuständig, dass bei der Wahrnehmung solcher Aufgaben und beim Einbezug betroffener Unternehmen keine Diskriminierungen stattfinden.

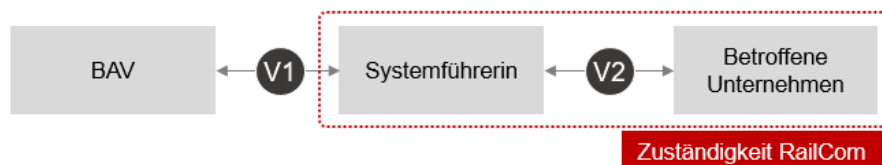
Es gibt zwei Arten von übergeordneten Aufgaben im Bereich Eisenbahninfrastruktur: **A** Wenn das Bundesamt für Verkehr (BAV) einen Auftrag an eine Systemführerin vergibt, spricht man von einer Systemaufgabe. **B** Wenn sich die Branche ohne Auftrag des BAV einigt, eine Aufgabe einem bestimmten Unternehmen zu übertragen, spricht man von einer Branchenlösung.



A Systemaufgaben

Im Moment bestehen sechs Systemaufgaben: Kundeninformation, ETCS, ZBMS, Bahnfunk, TSI und Bahnstrom. ZBMS wird von der RhB als Systemführerin wahrgenommen, die anderen fünf von der SBB.

Die Systemaufgaben werden durch zwei Verträge geregelt. Im Vertrag 1 (V1) regelt das BAV zusammen mit der Systemführerin Inhalt und Umfang der Systemaufgabe. Im Vertrag 2 (V2) vereinbart die Systemführerin zusammen mit den betroffenen Unternehmen die Systemaufgabe, Mitsprache und Kostenaufteilung.



Die Systemführerin ist verpflichtet, die Systemaufgabe diskriminierungsfrei wahrzunehmen, d.h. ihr eigenes Unternehmen und andere betroffene Unternehmen unter gleichen Voraussetzungen gleich zu behandeln (z.B. hinsichtlich Mitsprache und Kostenaufteilung). Die Systemführerin ist zudem verpflichtet, die betroffenen Unternehmen rechtzeitig zu informieren und bei Entwicklungsarbeiten einzubeziehen. Die betroffenen Unternehmen ihrerseits sind zur Mitarbeit verpflichtet.

Die RailCom entscheidet über Streitigkeiten zwischen der Systemführerin und den betroffenen Unternehmen. Sie entscheidet über Klagen, nimmt Hinweise entgegen und kann im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeit insbesondere mit einer Untersuchung von Amtes wegen überprüfen, ob die Systemführerin ihre übergeordnete Aufgabe diskriminierungsfrei wahrnimmt. Die RailCom ist bestrebt, gemeinsam mit der Branche allfällige Diskriminierungspotenziale möglichst frühzeitig zu erkennen und gesetzeskonforme Lösungen umzusetzen. Dies bietet sich insbesondere bei der Ausarbeitung des Vertrags 2 zwischen der Systemführerin und den betroffenen Unternehmen an.

B Branchenlösungen

Bei Branchenlösungen überwacht die RailCom, dass wenn bei Entwicklungsarbeiten der Einbezug von Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich ist, der Branchenführer *alle* betroffenen Unternehmen diskriminierungsfrei einbezieht. Die RailCom entscheidet über allfällige Klagen. Ein Beispiel für eine Branchenlösung ist die [Allianz Fahrweg](#).

➤ Weitere Informationen finden Sie in diesem Faktenblatt auf der Website der RailCom.

Weitere Themen in Kürze

Fachtagung

Thema: Diskriminierungsfreier Zugang zu KV-Umschlagsanlagen und Dienstleistungen der Nahzustellung
Wann: Freitag, 20.11.2020, 14 bis 16 Uhr
Wo: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen, [Aula des BAZL](#) oder virtuell via Live-Streaming
Anmeldung: bis am 9.11.2020 per E-Mail an info@railcom.admin.ch (bitte erwähnen, ob Sie physisch oder virtuell teilnehmen möchten)

Weitere Informationen finden Sie in unserer [Einladung](#).

Programm	
Begrüssung und Blick auf die Thematik	Christof Böhler, RailCom
Einleitungsreferat RailCom – KV-Umschlagsanlagen Zuständigkeit und Kompetenzen der RailCom betreffend KV-Umschlagsanlagen mit Schwerpunkt Preise und Rabatte	Patrizia Danioth Halter, RailCom
Kurzreferat BAV – Dienstleistungen der Nahzustellung Diskriminierungsfreies Anbieten von Dienstleistungen der Nahzustellung	Arnold Berndt, BAV
Kurzreferat SBB Cargo – Dienstleistungen der Nahzustellung Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben	Daniel Lützel Schwab, SBB Cargo
Podiumsdiskussion – Dienstleistungen der Nahzustellung	Verschiedene Branchen- und Behördenvertreter
Zusammenfassung und Ausblick	Patrizia Danioth Halter, RailCom

Datenweitergabe an die RailCom

Die Statistik «Öffentlicher Verkehr» erhebt jährlich statistische Daten bei allen in der Schweiz mit Konzessionen bzw. Bewilligungen operierenden Transportunternehmen. Seit 1. Juli 2020 sind die Transportunternehmen verpflichtet, neu auch der RailCom (nebst dem BAV) die für die amtlichen Verkehrsstatistiken erforderlichen Angaben sowie weitere Unterlagen vorzulegen.

Damit die Transportunternehmen die bereits erhobenen Daten nicht nochmals erfassen müssen, können sie mittels einer «Einwilligungserklärung» dem Bundesamt für Statistik erlauben, die Daten der RailCom sowie dem BAV zur Erfüllung ihrer aufsichtsrechtlichen Aufgaben weiterzugeben.

Das Bundesstatistikgesetz limitiert die Verwendung dieser Daten. Diese dürfen nur zu statistischen Zwecken verwendet werden, ausser wenn ein Bundesgesetz dies ausdrücklich anordnet oder der Betroffene einer anderen Verwendung schriftlich zustimmt, kann davon abgewichen werden.

Faktenblatt Mitwirkungsrecht

Auf unserer Website finden Sie [hier](#) ein neues Faktenblatt über das Mitwirkungsrecht der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung durch die Infrastrukturbetreiberinnen.

Jährliche Überprüfung der Netzzugangsbedingungen

Betreiber von Bahninfrastrukturen sind gesetzlich verpflichtet, die Zugangs- und Nutzungsbedingungen für ihre Schienennetze zu publizieren und aktuell zu halten. 2020 hat die RailCom bei ihrer jährlichen Überprüfung dieser Bedingungen den Schwerpunkt auf die Betreiber mittlerer und kleinerer Netze gelegt. Sie prüfte, ob die Publikationspflicht eingehalten und die Inhalte gesetzeskonform dargestellt sind. Bei verschiedenen Infrastrukturbetreibern wurde Handlungsbedarf geortet. Die RailCom vereinbarte mit den betroffenen Netzbetreibern, wie die bestehenden Lücken geschlossen werden können.