



## RailCom – News Nr. 9

Bern, Juni 2023

### Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Der Bundesrat führte bis Februar 2023 eine Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport durch. Die RailCom betonte in ihrer Stellungnahme, dass kohärente und diskriminierungsfreie Rahmenbedingungen für die Förderung des Schienengüterverkehrs zentral sind, damit die vorgesehenen Bundesgelder die gewünschte Wirkung erzielen. Damit keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen – beispielsweise aufgrund von Quersubventionierungen – empfehlen wir, rechtlich und finanziell eine klare Trennung von eigenwirtschaftlichen und subventionierten Leistungen vorzunehmen. Weitere Informationen zu den Empfehlungen der RailCom finden Sie im Kurzbeitrag auf Seite 6 dieses Newsletters.

In den beiden Fachbeiträgen dieses Newsletters beschäftigen wir uns ebenfalls mit Themen des Güterverkehrs: Ab Seite 2 berichten wir über unsere begleitende Aufsicht bei den Freiverladeanlagen. Im Rahmen eines Schwerpunkts des Marktmonitorings vereinbarten wir mit der Branche ein Massnahmenpaket, um eine diskriminierungsfreie Bewirtschaftung dieser Anlagen sicherzustellen.

Ab Seite 4 informieren wir Sie über die Resultate unserer Befragung der normalspurigen Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen der Schweiz. Wir führten 2022 erstmals eine solche Befragung durch, um aus erster Hand relevante Daten zur Beurteilung von Diskriminierungsrisiken zu gewinnen, die Einschätzungen der EVU einzuholen und den Blick für praxisrelevante Themen zu schärfen.



Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Patrizia Danioth Halter, Präsidentin

## Massnahmenpaket für eine diskriminierungsfreie Bewirtschaftung von Freiverladeanlagen

Jeden Herbst werden in der Schweiz über 1 Million Tonnen Zuckerrüben von Lastwagen auf die Eisenbahn umgeladen. Der Umschlag dieses Agrarguts und weiterer Güter erfolgt auf sogenannten Freiverladeanlagen. Im Rahmen eines Schwerpunkts des Marktmonitorings analysierte die RailCom die Bewirtschaftungsprozesse auf den Freiverladeanlagen und vereinbarte mit den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) ein Massnahmenpaket.

### Zusatzleistung «Nutzung von Freiverladeanlagen»

Die Abbildung unten zeigt die Prozessschritte bei der Bewirtschaftung von Freiverladeanlagen. Interessierte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) finden das Angebot an Freiverladeanlagen summarisch im Leistungskatalog der ISB (Bahnhofliste). Falls sie eine bestimmte Anlage nutzen möchten – beispielsweise um mit mobilen Umschlagsgeräten Transportgut wie Holz, Abfallstoffe oder Zuckerrüben, aber auch Container des kombinierten Verkehrs umzuschlagen – können sie die Zusatzleistung «Nutzung von Freiverladeanlagen» bestellen. Die Schweizerische Trassenvergabestelle (TVS) prüft die Bestellungen formell und leitet sie den betreffenden ISB weiter, welche einen Vorschlag für die Kapazitätsplanung erstellen. Auf dieser Basis nimmt die TVS die formelle Zuteilung vor. Wenn mehrere EVU Leistungen auf einer Anlage bestellen, koordinieren sie sich untereinander. Für eine allfällige Konfliktlösung wird die TVS beigezogen. In der Regel ist keine Intervention der TVS erforderlich.



Abbildung: Bewirtschaftungsprozess Kapazitäten Freiverladeanlagen.

### Begleitende Aufsicht durch die RailCom

Da die Freiverladeanlagen zur Bahninfrastruktur gehören, gilt für sie das Gebot des diskriminierungsfreien Netzzugangs (Art. 9a des Eisenbahngesetzes). Die ISB sind somit verpflichtet, Dritten ihre Freiverladeanlagen zur Verfügung stellen – sofern die dafür notwendigen Ressourcen vorhanden sind. Zudem haben die ISB die Preise dafür zu publizieren. Im Austausch mit den ISB SBB, BLS und SOB sowie der TVS und ausgewählten EVU analysierte die RailCom 2022/23 die Bewirtschaftungsprozesse von Freiverladeanlagen. In den Bereichen, in denen die Analyse Handlungsbedarf ergab, vereinbarte die RailCom mit den ISB und der TVS verbindliche Massnahmen, um das Risiko für Diskriminierungen zu minimieren:

### Transparenz beim Angebot

Grundlage für einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Freiverladeanlagen ist, dass alle Besteller aktuelle und verlässliche Informationen über die verfügbaren Kapazitäten haben. Bisher gab es unterschiedliche Informationsquellen zu den Standorten der Anlagen. Weiterführende Angaben fehlten meistens. Die RailCom vereinbarte mit den ISB, die technisch-betrieblichen Eigenschaften und die Nutzungsbedingungen ihrer Freiverladeanlagen zukünftig gut auffindbar und verständlich zu veröffentlichen.

## **Dokumentation der Bestellungen**

Transparenz ist nicht nur beim Angebot wichtig, sondern auch bei der Nutzung der Anlagen und der Verrechnung der Leistungen. Die ISB werden die RailCom neu über die Leistungsbezüge auf ihren Freiverladeanlagen informieren, um jährlich aufzuzeigen,

- ob die effektiv genutzten Kapazitäten mit den zugeteilten Kapazitäten übereinstimmen,
- ob die ISB die verschiedenen Nutzer bei der Verrechnung der bezogenen Leistungen gleichbehandeln und
- für welche Zwecke die EVU die Freiverladekapazitäten nutzen (Umladevorgänge oder Abstellungen).

## **Proaktive Überwachung von Mehrfachnutzungen und Konfliktbereinigung im operativen Zeithorizont**

Während im Jahresfahrplanprozess formelle Vorgaben für die Bestellung existieren, fehlen diese im operativen Zeithorizont: Interessiert sich ein EVU unterjährig für die Nutzung einer spezifischen Freiverladeanlage, koordiniert es seine Bedürfnisse mit dem Prime User<sup>1</sup>. Dies erfolgt informell zwischen den EVU und in der Regel ohne Einbezug der TVS. Zukünftig wird die TVS solche unterjährigen Absprachen proaktiv überwachen, um sicherzustellen, dass die Gleichbehandlung der EVU gewährleistet ist.

---

<sup>1</sup> Der/die Besteller, welche/r für die Nutzung einer bestimmten Anlage mit zeitlichem Vorlauf die Zuteilung im Jahresfahrplanprozess erhalten hat.

## Umfrage zum Netzzugang und zu den Dienstleistungen der Nahzustellung

Die RailCom ist dafür zuständig, den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz, zu den Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs sowie zu den Dienstleistungen der Nahzustellung zu gewährleisten. Um eine praxisnahe Einschätzung der aktuellen Situation in diesen Bereichen zu erhalten, führte die RailCom 2022 eine Befragung der Güter-EVU durch. Ziel war es, aus erster Hand Informationen und Bewertungen über die Interaktionen der EVU mit ISB einzuholen.

### Überblick und Ergebnisse

An der Umfrage nahmen 18 von insgesamt 20 angefragten EVU teil, die mit einer Netzzugangsbewilligung auf dem schweizerischen Normalspurnetz verkehren. Diese hohe Rücklaufquote und die zahlreichen Kommentare in der Umfrage zeigen, dass den abgefragten Themen eine zentrale Bedeutung zukommt.

Um den Aufwand für die teilnehmenden EVU in Grenzen zu halten, war die Umfrage kompakt gehalten und konzentrierte sich auf ausgewählte Themen des Netzzugangs sowie auf die Dienstleistungen der Nahzustellung. Die Umfrage wurde im Auftrag der RailCom durch ein externes Befragungsinstitut durchgeführt und war in drei Teile gegliedert:

- Teil 1: Generelle Einschätzung der EVU zu den Interaktionsfeldern an der Nahtstelle zwischen ISB und EVU:
- Netzentwicklung
  - Netzzugangsbedingungen
  - Planung Kapazität
  - Trassennutzung
  - Service après vente
- Teil 2: Vertiefungsthema: Dienstleistungen der Nahzustellung
- Teil 3: Offene Fragen für eine individuelle Beurteilung der einzelnen EVU

#### Die Ergebnisse in Kürze

- Insgesamt sind die befragten EVU zufrieden mit den ISB und dem Zusammenspiel mit ihnen. In einigen Bereichen sehen sie jedoch noch Verbesserungspotenzial.
- Vor allem die Regelungen im Leistungskatalog sind für die EVU verständlich und nachvollziehbar. Ebenfalls werden die EVU bei Änderungen des Leistungskatalogs bzw. des Network Statements durch die ISB verständigt.
- Auffallend ist, dass in den Kommentaren viele EVU eine Priorisierung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr erwähnen. Dies zeigt sich in der gesamten Umfrage an mehreren Stellen in den Kommentaren der EVU.
- Anfragen bezüglich Dienstleistungen der Nahzustellung wurden seitens Dienstleistungserbringerinnen hauptsächlich mit der Begründung abgelehnt, dass zu wenig Ressourcen zur Verfügung stehen. Weiter vermuten einige EVU, dass sie bezüglich der Angebote von Dienstleistungen der Nahzustellung benachteiligt werden und dass verschiedene Tarife im Umlauf sind.

## Die Einschätzungen zum Netzzugang

Insgesamt gaben 89 % der Befragten an, der Zugang zum schweizerischen Schienennetz sei grundsätzlich «nicht bzw. überhaupt nicht diskriminierend». Die restlichen 11 % beurteilten den Zugang als «eher diskriminierend» bis «sehr diskriminierend». Dieses Resultat spiegelt unter anderem die traditionell gute Zusammenarbeit auf der operativen Ebene im Bahnbereich wider. Stellenweise besteht aber noch Verbesserungsbedarf; unter anderem bei den Notfallkonzepten der ISB zur Bewältigung betrieblicher Störungen. Die RailCom wird diesem und weiteren Hinweisen nachgehen.

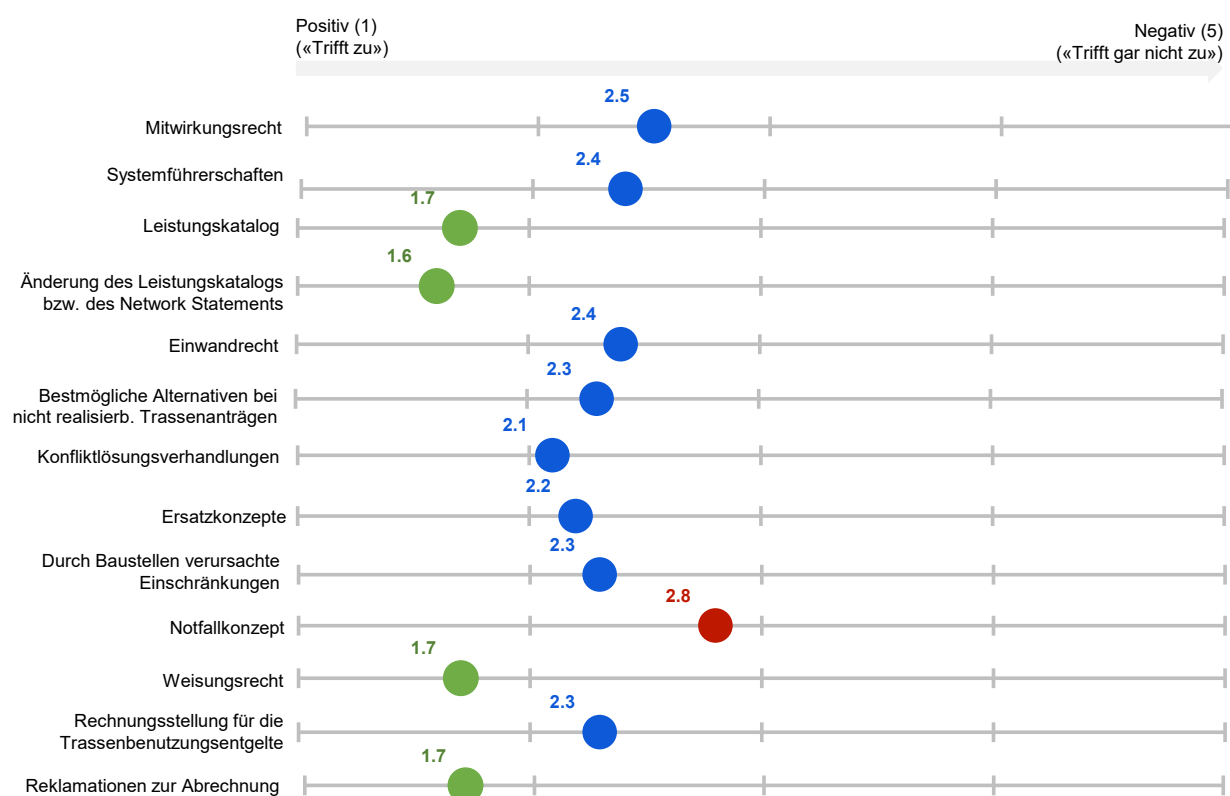


Abbildung: Auszug aus den Resultaten der Umfrage: Die Zahlen neben den Kreisen sind Mittelwerte. Grüne Kreise symbolisieren eine eher positive Bewertung – im Vergleich zu den restlichen Antworten –, rote Kreise eine eher negative Bewertung und blaue Kreise eine neutrale Bewertung.

## Die Einschätzungen zu den Dienstleistungen der Nahzustellung

Sechs von insgesamt elf EVU, welche Dienstleistungen der Nahzustellung beziehen, gaben an, dass sich der Zugang zu diesen Dienstleistungen seit Inkrafttreten von Art. 6a GüTV im Jahr 2020 verbessert hat. Herausforderungen bestehen bei den zur Verfügung stehenden Ressourcen sowie bei den Angeboten und der Ausgestaltung der Preise.

## Fortführung des Austauschs mit den EVU

Um weiterhin mit den EVU des Güterverkehrs in Kontakt zu bleiben, wird die RailCom in einem nächsten Schritt einen «Runden Tisch» durchführen.

Weitere Informationen zur Umfrage finden Sie in unserer [Medienmitteilung](#) und in unserer [Zusammenfassung der Ergebnisse](#).

## Weitere Themen in Kürze

### Neue Mitarbeiterin im Fachsekretariat

Seit April 2023 verstärkt Frau Melissa Rickli das Fachsekretariat der RailCom. Sie ist als wissenschaftliche Mitarbeiterin zuständig für die Marktbeobachtung und das Marktmonitoring in den Bereichen Systemaufgaben sowie Mitwirkungsrecht bei der Investitionsplanung. Vor ihrer Tätigkeit bei der RailCom war Frau Rickli Prüfexpertin bei der Eidgenössischen Finanzkontrolle. Frau Rickli hat an der Universität Bern Romanistik studiert sowie Weiterbildungen im Bereich Banking und Audit (Certified Internal Auditor) absolviert.



### Gesetzesvorlage Schweizer Gütertransport

Der Bundesrat will den Güterverkehr weiterentwickeln und dabei die energie- und klimapolitischen Ziele sowie die Bedeutung der Bahntransporte für die Versorgungssicherheit der Schweiz berücksichtigen. Die RailCom unterstützt die Stärkung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) und die Weiterentwicklung der multimodalen Transportketten. In ihrer Stellungnahme zur Vernehmlassung der entsprechenden Gesetzesvorlage weist die RailCom darauf hin, dass das Netzwerkangebot wettbewerbsneutral und innovationsfördernd ausgestaltet werden soll. Die RailCom empfiehlt, dass die Fördermassnahmen folgende Grundsätze gewährleisten:

- Förderung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den EWLV-Dienstleistungen und den dazu erforderlichen Anlagen;
- Förderung der Marktorientierung und Effizienzsteigerung des EWLV;
- Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen, d.h. rechtliche und finanzielle Trennung von eigenwirtschaftlich erbrachten Leistungen und subventionierten Leistungen des EWLV;
- Vorgaben zur Governance, welche ein diskriminierungsfreies und wettbewerbsorientiertes Gesamtsystem sicherstellen.

### IRG-Rail Market Monitoring Report

Die Bahnregulatoren aus über 30 europäischen Ländern haben sich bei IRG-Rail («Independent Regulators' Group – Rail») zusammengeschlossen. Für den jährlich erscheinenden Market Monitoring Report von IRG-Rail stellt die RailCom jeweils die Daten der Schweiz zusammen. Der kürzlich veröffentlichte [11. Market Monitoring Report](#) zeigt Daten zum Schienennetz und zu den Trassenpreisen sowie zu den Güter- und Personenverkehrsmärkten der europäischen Länder. Weiter wird der Einfluss der Covid-19 Pandemie auf den Güter- und Personenverkehr untersucht.

### Tätigkeitsbericht 2022 veröffentlicht

[Hier](#) finden Sie unseren neuesten Tätigkeitsbericht. Schwerpunktthemen 2022 waren unter anderem das Slot- und Kapazitätsmanagement auf den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und die Systemaufgabe Kundeninformation.