



SKE – News Nr. 2/2019

Bern, Oktober 2019

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Vor 20 Jahren - 1999 - haben Bundesrat und Parlament den ersten Schritt der Bahnreform gestaltet und die SKE geschaffen. Als unabhängige Behörde gewährleistet sie den fairen und chancengleichen Zugang zum Bahnnetz und wacht über die Einhaltung der Grundsätze der Transparenz und Diskriminierungsfreiheit. Wir zeigen auf, wie sich die Zuständigkeiten der SKE seither entwickelt haben. Voraussichtlich per 1. Juli 2020 werden der künftigen RailCom weitere Kompetenzen übertragen.

Im Thema «KV-Umschlagsanlagen» berichten wir über die Verpflichtungen der Eigentümer und Betreiber von KV-Umschlagsanlagen, Hafenanlagen und Anschlussgleisen, die vom Bund Investitionsbeiträge erhalten haben. Diese haben den diskriminierungsfreien Zugang zu den Güterverkehrsanlagen sicherzustellen und die Dienstleistungen sowie die grundsätzlichen Bedingungen des Zugangs, der Zuteilung der Kapazitäten, der Erbringung der Dienstleistungen, das Verfahren, die angebotenen Dienstleistungen sowie die Preise und Rabatte zu publizieren.

Wir erläutern im Beitrag «Zuständigkeiten im Netzzugang» die Kompetenzen der SKE/RailCom entlang der Prozesse im Netzzugang. Dazu wurde eine schematische Abfolge von Prozessen erarbeitet, die für den Netzzugang relevant sind.

Haben Sie ein Anliegen oder eine Frage zum Zugang zum schweizerischen Schienennetz oder zu den vom Bund geförderten KV-Anlagen? Kommen Sie auf uns zu! Neu sind mit dem [Kontaktformular](#) auch anonym Hinweise bei uns möglich.

Wir laden Sie herzlich an unsere Fachtagung vom 22. November 2019 ein. Ziel der Tagung ist es, Diskriminierungs- und Governancethemen in einer frühen Phase von smartrail 4.0 zusammenzutragen und mit der Branche sowie den Behörden zu diskutieren. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme und den aktiven Austausch an den Workshops.



Patrizia Danioth Halter, Präsidentin

Der diskriminierungsfreie Zugang zu KV-Umschlagsanlagen, Anschlussgleisen und Hafenanlagen

Gesetzesänderung 2016 – neue Kompetenz der SKE

Am 1.7.2016 trat das revidierte Gütertransportgesetz in Kraft. Seitdem beaufsichtigt die SKE den diskriminierungsfreien Zugang zu Anschlussgleisen, Hafenanlagen und multimodalen Umschlagsanlagen. Die Pflicht zur Gewährung des Zugangs zu diesen Anlagentypen hängt davon ab, ob die Betreiber für den Bau, Erweiterungen oder Erneuerungen Investitionsbeiträge erhalten haben. In diesen Fällen hat das Bundesamt für Verkehr diese Pflicht in den jeweiligen Verfügungen festgehalten. Ausnahmefälle bilden kleinere Anlagenprojekte, die zwar gefördert wurden, aber vorwiegend werksinternen Logistikbedürfnissen dienen.

Welche Anlagen unterliegen den gesetzlichen Pflichten?

In der Schweiz profitieren heute rund [30 Umschlagsanlagen](#) von Investitionshilfen des Bundes, verknüpft mit der Auflage einen nichtdiskriminierenden Betrieb sicherzustellen. Die Anlagenlandschaft der Schweiz ist recht vielfältig und reicht von reinen Werkterminals (Coop, Post, EMS-Chemie) bis zu den klassischen Umschlagterminals Schiene-Strasse mit einem geografischen Schwerpunkt im Raum Nordwestschweiz. Klassische Bahnunternehmen wie die Rhätische Bahn oder SBB Cargo betreiben mehrere Anlagen an unterschiedlichen Standorten.

Die gesetzlichen Pflichten der Anlagenbetreiber im Einzelnen

Das Gesetz¹ auferlegt den Eigentümern und Betreibern der geförderten Anlagen namentlich folgende Pflichten:

- Zwingend zu publizieren sind....
 - die angebotenen Leistungen
 - die technisch-betrieblichen Zugangsbedingungen
 - das Prozedere für die Kapazitätszuteilung
 - die Modalitäten der Leistungserbringung
 - die Preise für die angebotenen Leistungen inkl. allfälliger Rabattierungsregeln.
- Daten von Dritten müssen vertraulich behandelt werden.
- Bei der Kapazitätszuteilung, der Leistungserbringung und der Preisfestlegung sind für eigene Anspruchsgruppen dieselben Regeln wie für Dritte anzuwenden.
- Bei der Kapazitätszuteilung, der Leistungserbringung und der Preisfestlegung sind eigene Anspruchsgruppen und Dritte gleich zu behandeln – ungeachtet der jeweiligen Zugangsmodalität (Strasse, Schiene, Schiff).

¹ Art. 6 Gütertransportverordnung

Transparenz schaffen mit einheitlichen Publikationen

Die transparente Darlegung der technischen, betrieblichen und ökonomischen Bedingungen erachtet die SKE als Schlüsselement für eine faire und ausgeglichene Anlagenutzung. Sie hat deshalb bei ihrer Aufsichtspflicht einen Schwerpunkt in diesem Bereich gesetzt. 2017 wurden im EU-Raum die Publikationsanforderungen an die Betreiber von sogenannten «Serviceeinrichtungen»² neu reguliert. Zusammen mit der Interessengruppierung der europäischen Schienennetzbetreiber «RailNetEurope» und den Regulierungsbehörden erarbeiteten die Anlagenbetreiber ein Template, das als Standard dient. Darin sind die wesentlichen Informationen sauber und vollständig strukturiert enthalten. Die SKE hat den Anlagenbetreibern die Verwendung dieses Templates nahegelegt. Mittlerweile haben alle Anlagenbetreiber die zentralen Informationen diesem Standard angepasst.

Die [Vorlage für die Beschreibung der Zugangsbedingungen](#) von KV-Umschlaganlagen ist auf der SKE-Website verfügbar.

² Serviceeinrichtungen sind Anlagenteile, die im Vor- oder Nachlauf einer Trassennutzung beansprucht werden. Im EU-Verständnis fallen darunter beispielsweise neben Abstellgleisen, Rangierbahnhöfen und Werkstätten auch die multimodalen Güterterminals.

Zuständigkeiten der SKE / RailCom im Netzzugang

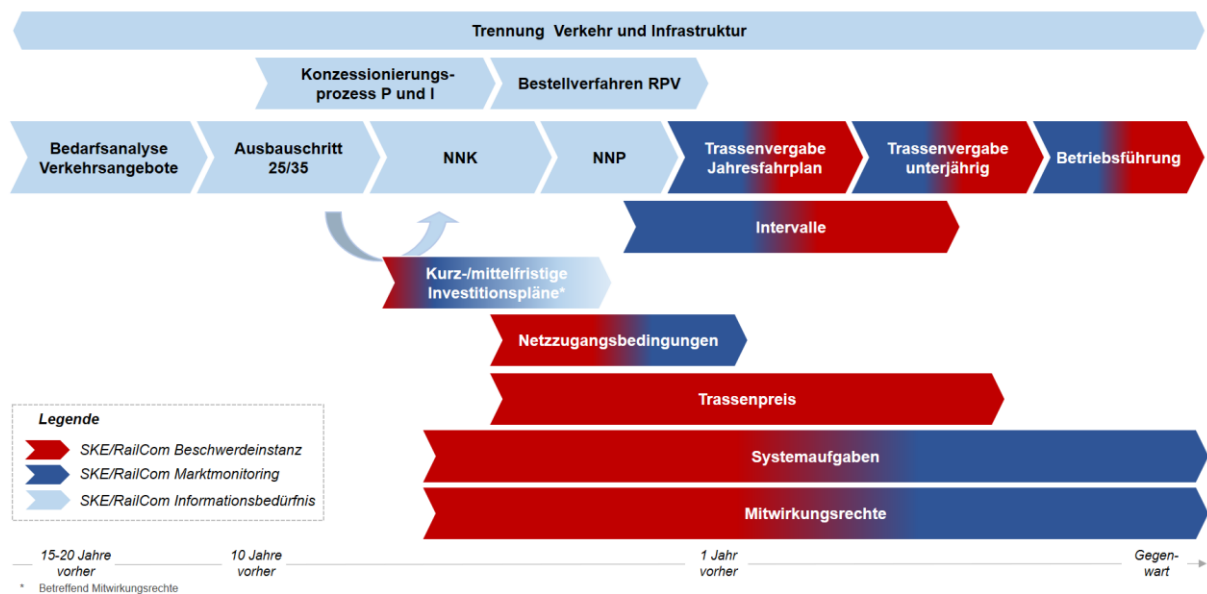
Eine zentrale Aufgabe der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr ist es, den diskriminierungsfreien Netzzugang gemäss Art. 40a^{bis} EBG (Eisenbahngesetz) sicherzustellen. Sei dies indem die SKE bei Streitigkeiten als Fachgericht entscheidet, in einer Untersuchung von Amtes wegen tätig wird oder indem sie aufgrund ihres kontinuierlichen Austausches mit der Branche Diskriminierungspotentiale im Netzzugang eruiert, diskutiert und gemeinsam mit den betroffenen Akteuren beseitigt.

Überblick über die wesentlichen Abläufe im Netzzugang

Bei welchen konkreten Themen und Prozessen kommt der SKE im Netzzugang eine Aufsichtskompetenz zu? Und wie verändert sich diese mit Inkrafttreten der vom Parlament verabschiedeten Vorlage OBI («Organisation Bahninfrastruktur»)?

Um diese Fragen zu beantworten, hat die SKE einen Überblick über die wesentlichen Abläufe im Netzzugang erstellt. Die Abbildung zeigt die schematische Abfolge von Prozessen und Themen, welche von den langfristigen Angebotskonzepten über die Trassenvergabe bis hin zur Betriebsführung reichen. Diese bilden ein Ensemble, welches für den Netzzugang relevant ist.

Prozessanalyse zu den Zuständigkeiten der SKE/RailCom im Netzzugang (ohne KV-Umschlagsanlagen)



Zuständigkeiten der SKE/RailCom im Netzzugang (Quelle: SKE)

Zur Abbildung: Bei den rot eingefärbten Pfeilen ist die SKE beziehungsweise die künftige RailCom Beschwerdeinstanz. Bei den dunkelblauen Pfeilen hat die SKE Aufsichtsaufgaben und kann von Amtes wegen Untersuchungen durchführen. Bei den hellblauen Pfeilen informiert sich die SKE über die Inhalte, damit sie in den nachgelagerten Prozessen und Themen ihre Beschwerde- und Aufsichtsrolle effektiv wahrnehmen kann. Über die Kompetenzen der SKE betreffend KV-Umschlagsanlagen haben wir im Newsletter Nr. 1 bereits informiert.

Zuständigkeiten der SKE bzw. der künftigen RailCom

Die SKE überwacht die Trassenvergabe im Jahresfahrplan und unterjährig (Trassenvergabe während des Fahrplanjahres). Hinzu kommen die Intervallplanung und die daraus resultierenden unterjährigen Ersatzfahrpläne sowie Umleitungen. Zudem kann jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die SKE anrufen, wenn es sich im Prozess diskriminiert behandelt fühlt. In der Betriebsführung überwacht die SKE die Anwendung der Prioritätsregeln im Normal- und Störfall sowie die diskriminierungsfreie Anwendung der Betriebsführungsprozesse. Die SKE prüft die Netzzugangsbedingungen – insbesondere das Network Statement – in Bezug auf Diskriminierungen. Die SKE ist zudem Beschwerdestelle für die EVU. Bei den Grundleistungen des Trassenpreises, welche vom BAV festgelegt werden, beschränkt sich die SKE darauf, Beschwerden von EVU zu prüfen, welche eine ungleiche oder falsche Anwendung der bestehenden Vorgaben zum Trassenpreis monieren.

Zu diesen bereits heute geltenden Kompetenzen erhält die künftige RailCom mit Inkrafttreten von OBI – voraussichtlich Mitte 2020 – weitere Kompetenzen: Von Systemaufgaben und -führerschaften betroffene Akteure können bei der RailCom Klage einreichen, falls sie ihre Mitwirkungsrechte verletzt sehen. Dasselbe gilt für Mitwirkungsrechte in der Planung von kurz- und mittelfristigen Investitionsplänen der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB).

Wie bereits erwähnt, lebt die SKE ihre Aufsicht proaktiv und verfolgt Entwicklungen - beispielsweise die STEP Ausbauschritte - aktiv und bringt sich nach Möglichkeit in Gesetzgebungsprozesse und mit Empfehlungen bei führenden Akteuren ein.

Hinweise über mögliche Ungleichbehandlung

Wenn Sie der SKE Hinweise über mögliche Ungleichbehandlung in den oben erläuterten Themen geben möchten, steht Ihnen das Fachsekretariat gerne zur Verfügung. Eingehende Meldungen behandeln wir stets vertraulich.

20 Jahre Bahnreform – stetige Erweiterung der Kompetenzen SKE im Interesse des diskriminierungsfreien Netzzugangs

Der sogenannte Open Access umfasst unter anderem die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Infrastruktureinrichtungen. Eine Behörde wacht darüber, dass alle Beteiligten die Regeln einhalten. Beim Zugang zum Schweizer Schienennetz kommt diese verantwortungsvolle Aufgabe der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr zu.

Mit der **Bahnreform 1** hat die Schweiz 1999 den diskriminierungsfreien Netzzugang eingeführt und die SKE geschaffen. Seither sind im Eisenbahnbereich Verkehr und Infrastruktur rechnerisch und organisatorisch getrennt zu führen. Schmalspurbahnen und kleinere Unternehmen können von der Pflicht der organisatorischen Trennung befreit werden. Die ISB müssen den EVU den diskriminierungsfreien Netzzugang gewähren und haben dafür Anspruch auf ein Entgelt (den sogenannten Trassenpreis).

Die SKE ist zuständig, *Streitigkeiten* über die Gewährung des Netzzugangs und die Berechnung des Trassenpreises zu entscheiden. Das Eisenbahngesetz wurde per 1. Januar 1999 entsprechend angepasst.

Die **Bahnreform 2** hat die SKE per 1. Juli 2013 mit mehr Kompetenzen ausgestattet: Die SKE kann nun von sich aus Untersuchungen einleiten, wenn Anhaltspunkte für diskriminierendes Verhalten im Netzzugang vorliegen. Die SKE kann und muss den Eisenbahnmarkt jetzt auch aktiv überwachen. Dafür hat sie eine ausdrückliche Gesetzesgrundlage erhalten, um die für die Marktüberwachung notwendigen Daten bei den Eisenbahnunternehmen erheben zu können. Weiter ist die SKE seither befugt, Sanktionen auszusprechen.

Die Rolle der Marktüberwachung nimmt die SKE mit einem Marktmonitoring und einer Marktbeobachtung wahr. Beim [Marktmonitoring](#) konzentriert sich die SKE auf die Nachverfolgung von Interaktionen zwischen ISB und EVU, welche zu [Diskriminierung](#) einzelner EVU führen könnten. Sie überwacht verschiedene Prozesse wie die Trassenvergabe im Jahresfahrplan oder Inhalt und Ausgestaltung der Netzzugangsbedingungen. Zudem definiert sie jährlich Tätigkeitsschwerpunkte. Mit der [Marktbeobachtung](#) verschafft sich die SKE einen Gesamtüberblick über die Bahnlandschaft und analysiert relevante Entwicklungen.

Seit der **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** (GüTG) per 1. Juli 2016 überwacht die SKE auch den diskriminierungsfreien Zugang zu den vom Bund geförderten Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (*KV-Umschlagsanlagen*) und zu den geförderten Anschlussgleisen. Die Eigentümer und Betreiber, deren private Anlagen durch Investitionsbeiträge des Bundes gefördert wurden, müssen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen gewähren. Die erweiterten Kompetenzen der SKE, wenn es um Diskriminierungen beim Zugang zu Güterverkehrsanlagen geht, wurden in den Vorschriften des EBG ergänzt.

Die Vorlage **Organisation der Bahninfrastruktur OBI** bringt – voraussichtlich per Sommer 2020 – wiederum eine Stärkung der SKE durch neue Aufgaben und weitere Kompetenzen. So erhält die SKE eine zentrale Funktion als Beschwerdeinstanz im Bereich der *Systemführerschaften* sowie der **Mitwirkungsrechte** von Bahnunternehmen. Eine neue gesetzliche Grundlage sorgt ausserdem dafür, dass sich die SKE die notwendigen Daten zur Marktüberwachung beschaffen kann. Ferner wird die SKE neu mit

RailCom bezeichnet, analog den vergleichbaren schweizerischen Regulierungsbehörden im Infrastrukturbereich (ComCom, ElCom, PostCom).

Fassen wir also zusammen: Wer im Schweizer Eisenbahnmarkt benachteiligt wird, kann sich an die SKE (künftig RailCom genannt) wenden. Er kann eine Klage gegen ein wettbewerbswidriges bzw. diskriminierendes Verhalten beim Zugang zum Schweizer Schienennetz, einer vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlage oder einem Anschlussgleis einreichen. Die SKE kann aber auch von sich aus tätig werden, wenn sie den Verdacht hat, dass der Markt beziehungsweise Wettbewerb in unzulässiger Weise beeinflusst wird. Diesbezügliche Hinweise kann jedermann der SKE jederzeit – auch anonym – übermitteln. Schliesslich überwacht die SKE den Eisenbahnmarkt aktiv und setzt im Marktmonitoring jährliche Themen- und Untersuchungsschwerpunkte.

Wofür ist die SKE nicht zuständig?

Die SKE beurteilt alle Fragen, die sich beim Netzzugang stellen. Die Wettbewerbskommission *WEKO* befasst sich demgegenüber auch im Verkehrsbereich mit der Bekämpfung von schädlichen Kartellen, der Aufsicht über marktbeherrschende Unternehmen, der Kontrolle bei Fusionen sowie der Verhinderung staatlicher Wettbewerbsbeschränkungen. Die WEKO ist im Eisenbahnwesen ausserhalb des Netzzugangs zuständig; dort, wo das Kartellrecht zur Anwendung kommt.

Die SKE ist ausserdem nicht Sicherheitsaufsichtsbehörde für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Diese Aufgabe kommt dem Bundesamt für Verkehr *BAV* zu. Auch erteilt das BAV die Netzzugangsbewilligungen und Sicherheitsbescheinigungen der EVU und ist zuständig für die Erteilung und Erneuerung der Personenbeförderungskonzessionen des Bundes.

Der *Preisüberwacher* ist im Bereich der Fahrpreise zuständig, wenn es um den Transportvertrag zwischen Unternehmen und Reisenden geht. Die SKE hingegen betrachtet das brancheninterne Verhältnis zwischen ISB und EVU.

Weitere Themen in Kürze

Fachtagung SKE

Am Freitagnachmittag den 22. November findet unsere Fachtagung zum Thema **«Einfluss von smartrail 4.0 auf den diskriminierungsfreien Netzzugang»** in Ittigen statt.

Die SKE schafft mit der Fachtagung eine Diskussionsplattform zum Verhältnis Diskriminierungsfreiheit und smartrail 4.0. Der Austausch richtet sich an alle Betroffenen und Interessenten aus der Bahnbranche (Infrastruktur und Verkehr) sowie aus der Verwaltung und Wissenschaft. Nach einleitenden Referaten können die Teilnehmenden sich in einem von drei Workshops austauschen. Konsultieren Sie das [Programm](#).

Ihre Anmeldung nehmen wir gerne bis zum 7.11.2019 entgegen unter info@ske.admin.ch. Bitte teilen Sie mit, in welchem Workshop Sie sich einbringen möchten (Nr. 1 bis 3).

Neue Mitarbeiterin im Fachsekretariat



Katrin Suter-Burri verstärkt seit Mitte Oktober das Fachsekretariat der SKE. Sie arbeitet als Teamassistentin, erledigt Kommunikationsaufgaben und hilft in der Planung und Recherche. Nach ihrer Dissertation arbeitete Frau Suter-Burri beim WSL-Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF, später als Kommunikationsverantwortliche der Stiftung «Schweizer Jugend forscht» sowie der Codillion GmbH. Sie hat an der ETH Zürich Umweltnaturwissenschaften studiert.

Überlastungsmanagement der Bahninfrastruktur – Ein europäisches Thema

Die Arbeitsgruppe Access von IRG-Rail widmete sich 2019 schwergewichtig der Frage, wie die Netzbetreiber in den europäischen Staaten überlastete Infrastrukturen bewältigen. Dabei zeigte sich, dass in den meisten europäischen Ländern das Fehlen von langfristig ausgelegten Ausbauprogrammen immer wieder zu kurzfristigen Überlastungen führt. Der Umgang mit diesen Situationen durch die Bahninfrastrukturbetreiber ist europäisch reguliert. Die Studie förderte zu Tage, dass in rund der Hälfte der 30 IRG-Mitgliedsländer bisher noch gar nie Überlasteterklärungen erfolgten. Die restlichen Länder machten von diesem Instrument in sehr unterschiedlichem Mass Gebrauch. Dies ist nicht zuletzt davon abhängig, ob die national anzuwendenden Prioritätskriterien klar und praktikabel sind und ob die Infrastrukturbetreiber über die nötigen Kompetenzen verfügen, um den vorgegebenen Prozess zu erfüllen.

Die detaillierten Erkenntnisse der Studie werden in der nächsten Ausgabe des Newsletters erläutert.

Kontakt/Rückfragen:
Schiedskommission im Eisenbahnverkehr SKE
Christof Böhler, Leiter Fachsekretariat
Christoffelgasse 5, CH-3003 Bern
Telefon +41 58 467 41 05
christof.boehler@ske.admin.ch
www.ske.admin.ch