



SKE – News Nr. 1/2019

Bern, April 2019

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Herzlich willkommen beim ersten Newsletter der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr! Er vermittelt Ihnen Einblicke in unsere Tätigkeit. Kurz aber gleichwohl informativ werden die Aufgaben der SKE - die Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Bahninfrastruktur und zu den vom Bund mitfinanzierten Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV) - veranschaulicht.

In der ersten Ausgabe informieren wir, wie die SKE die seit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG) Mitte 2016 geltenden Kompetenzen im Austausch mit der betroffenen Branche umsetzt. Dazu haben wir uns auch ein Bild vor Ort gemacht und die Logistikprozesse im kombinierten Verkehr analysiert.

Weiter geben wir Ihnen Einblick in aktuelle Themen aus Marktbeobachtung und Marktmonitoring. Diesmal haben wir die pauschale Verrechnung der Energie unter die Lupe genommen. Wer den Bezug der Energie nicht ab Fahrdracht misst, hat den Pauschal tariff zu berappen. Die SKE hat die Pauschale im Güterverkehr in den vergangenen Jahren eingehend überprüft und die Branche hat sich verpflichtet, die Ist-Abrechnung zur Messung des tatsächlichen Energieverbrauchs einzuführen. Lesen Sie in unserem Beitrag, wo wir heute stehen.

Nebst Fachthemen soll auch Personelles einen Platz haben. Anfang 2019 hat der Bundesrat Herrn Giuliano Montanaro, Bauingenieur mit Spezialisierung in Verkehrssystemen, als neues Kommissionsmitglied in die SKE gewählt. Im Fachsekretariat leitet Herr Christof Böhler seit September 2018 ein kompetentes interdisziplinäres Fachteam, welches wir Ihnen gerne vorstellen. Mehr dazu auf den folgenden Seiten.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre und freuen uns auf Ihr Feedback.



Patrizia Danioth Halter, Präsidentin

KV-Anlagen – die Aufgaben der SKE

Der Bund fördert seit 2000 den Bau von Anlagen, wo Container zwischen der Schiene und Strasse umgeschlagen werden. Die Subventionen wurden an die Bedingung geknüpft, dass alle Interessenten die Anlagen diskriminierungsfrei nutzen können. Seit Mitte 2016 beaufsichtigt die SKE die faire Nutzung dieser Umschlagsanlagen. Sie hat in einem ersten Schritt die Betreiber dazu aufgefordert, die für die Nutzer relevanten Informationen transparent darzustellen. In einem nächsten Schritt hat die SKE ausgewählte Terminalstandorte besucht. Dabei führte sie Interviews mit den Betreibern und liess sich operative Terminalabläufe zeigen. Abschliessend prüfte sie mögliche Verdachtsmomente für Ungleichbehandlungen. Hinreichende Anhaltspunkte für eine diskriminierende Behandlung von Nutzern auf einer Anlage bestehen zurzeit nicht.

Wie sind KV-Umschlagsanlagen in die Gütertransportkette eingebunden? Der Güterumschlag - meist in Containern - ist ein Schlüsselement der Transportkette. Die Abbildung auf der nächsten Seite gibt einen Überblick über den Prozess.

Haupt- und Nachlauf eines Containers

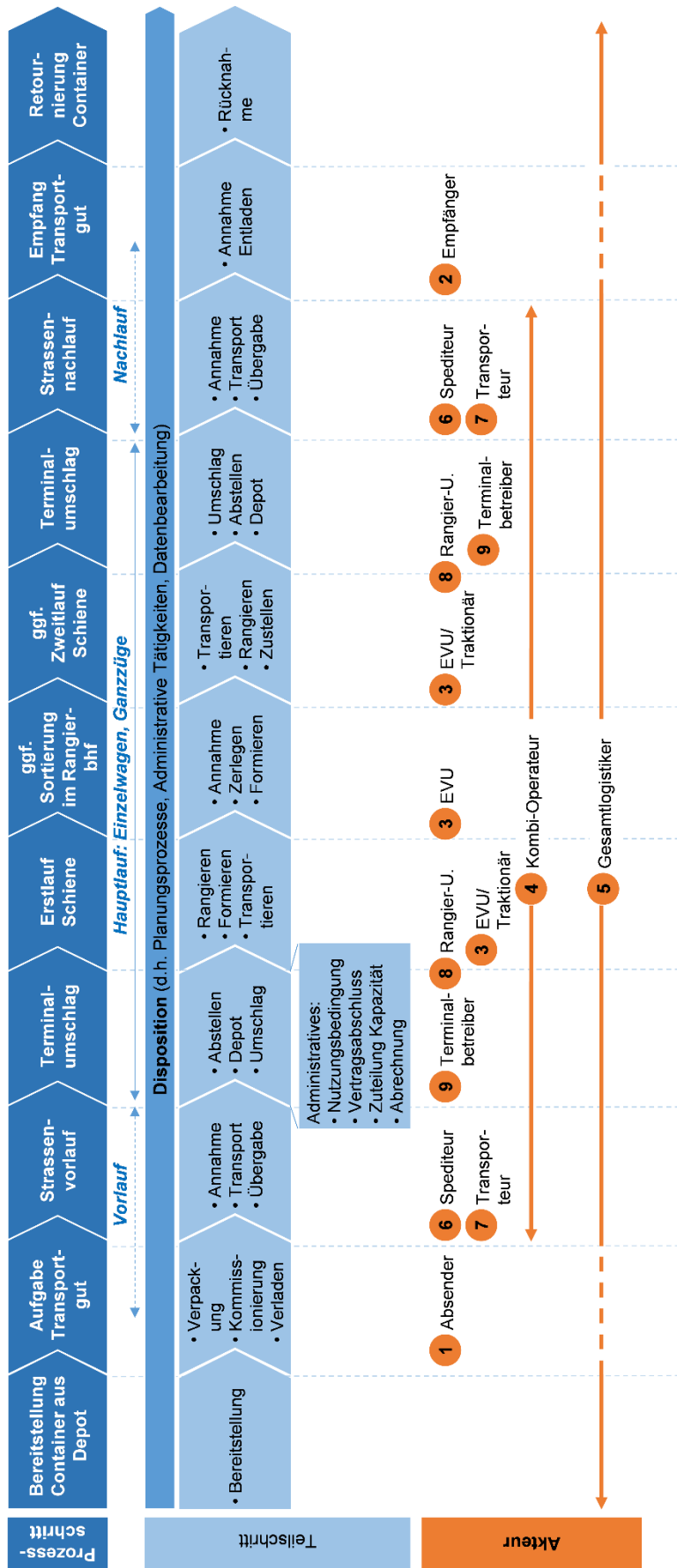
Im Zentrum der KV-Logistik steht der Hauptlauf eines Containers auf der Schiene zwischen zwei Umschlagsanlagen. Der Prozess beginnt bei der Gestellung eines Containers zum Absender (Verlader). Hier wird die Ware verpackt, kommissioniert und in die einzelnen Behälter verladen. Ein Spediteur oder Transporteur befördert den Container auf der Strasse bis zur Umschlagsanlage am Bestimmungsort. Dort wird der Behälter auf den Zug umgeladen. Nachdem der Container auf der Bahn transportiert und im Endterminal wieder umgeschlagen wurde, erfolgt der Nachlauf. Er trifft beim Empfänger ein, wird entladen und gegebenenfalls an die Vermietungsfirma retourniert. Je nachdem erfolgt ein Teil des Transportes per Schiff. Auch in diesem Fall wird die KV-Umschlagsanlage beim Wechsel des Verkehrsträgers benötigt.

Die Akteure im KV-Gesamtprozess

Die Abbildung zeigt unter den jeweiligen Prozessschritten die darin tätigen Akteure. Verschiedene Akteure decken mehrere Teile der Gütertransportkette ab. Diese sogenannten Kombi-Operateure bieten ihren Kunden den Hauptlauf sowie den Vor- und Nachlauf auf der Strasse an. Daneben existieren auch Gesamtlogistiker, die ihre Dienstleistungen über die gesamte Gütertransportkette erbringen (inklusive Bewirtschaftung der Containerressourcen).

Mögliche Ungleichbehandlungen

Potenzielle Diskriminierungen ortet die SKE grundsätzlich vor allem dort, wo Akteure entweder mehrere Teile des Transportprozesses im kombinierten Güterverkehr abdecken (horizontale Integration) oder vertikal – über Beteiligungen – integriert sind.

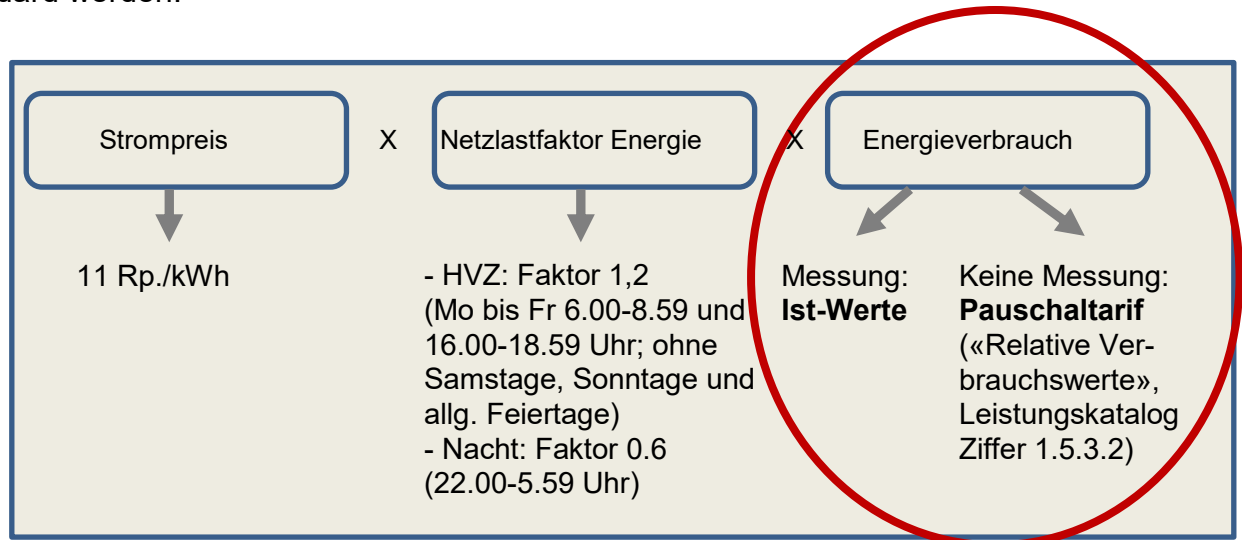


Überblick über die Prozesse und Akteure der Gütertransportkette (Quelle: SKE)

Unter der Lupe: Bezug von Energie ab Fahrdrabt

Die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) verrechnen für die Nutzung des Schienennetzes einen Trassenpreis. Der Preis für den Bezug von Energie ist ein Teil davon. Dieser betrug in den Jahren 2013 bis 2017 jeweils zwischen 18 und 20 Prozent des Trassenpreises.

Der Bezug von Energie ab Fahrdrabt ist in Ziffer 1.5 des SBB-Leistungskatalogs geregelt. Die Grafik zeigt die Formel: der Strompreis wird multipliziert mit dem Energieverbrauch sowie mit dem «Netzlastfaktor Energie» (in den Hauptverkehrszeiten ist der Strombezug teurer, während er in der Nacht günstiger ist). Rot eingekreist sind die beiden Varianten zum Energieverbrauch: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) messen den Verbrauch entweder selber oder dieser wird aufgrund eines Pauschal tariffs abgerechnet. Bisher wurde der Grossteil pauschal abgerechnet, da Messeinrichtungen auf den Fahrzeugen weitgehend fehlten. In Zukunft soll die Messung zum Standard werden.



Formel für den Bezug von Energie ab Fahrdrabt (Quelle: Leistungskatalog Infrastruktur 2019)

Messung des Energieverbrauchs soll Standard werden

Blenden wir kurz zurück: Im Jahr 2014 eröffnete die SKE eine Untersuchung zum Pauschaltarif für die Zuggattung 6 "Ferngüterzug". Aufgrund dieser verpflichtete sich die Branche unter anderem, die Ist-Abrechnung einzuführen.

SBB, BLS und SOB rüsten ihre Fahrzeugflotte mit einem einheitlichen Messsystem aus, um den tatsächlichen Energieverbrauch eines Zuges zu erfassen. Die Investitionssumme beträgt rund 20 Mio. CHF, der Bund beteiligt sich mit 2 Mio. CHF daran. Damit verbunden ist die Hoffnung, «... dass sich dank der breitflächigen Einführung des neuen Messgeräts die verbrauchsabhängige Abrechnung des Bahnstroms in der Schweiz bis 2019 mehrheitlich durchsetzen wird.» (BAV-News, September 2017).

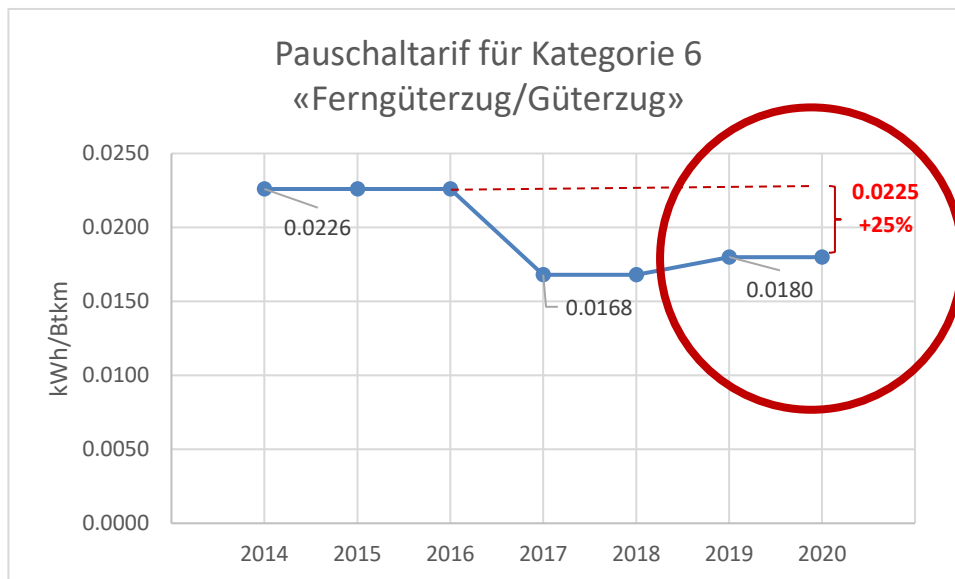
Wie weit ist die Messung fortgeschritten? 2018 wurden 6.8% des gesamten Verbrauchs im Personen- und Güterverkehr gemessen (im Vorjahr waren es 3.5%).¹

¹ Umfasst den Bahnstromverbrauch für die Grundleistungen aller EVU auf dem Netz der SBB, BLS, Turbo, STB und HBS (Quelle: SBB)

Erhöhung des Pauschaltarifs soll Anreiz zur Messung setzen

Der Bundesrat will eine verursachergerechte Verrechnung des Energieverbrauchs fördern und einen Anreiz für mehr Energieeffizienz setzen – nach dem Grundsatz: wer seinen Energieverbrauch nicht selber misst, zahlt künftig einen Zuschlag. Deshalb wird der Pauschaltarif per 1.1.2020 um 25% erhöht.

Wie entwickelte sich der Pauschaltarif in den letzten Jahren und wie wirkt sich die angekündigte Erhöhung um 25% in der Praxis aus? Nehmen wir zum Beispiel die Kategorie 6 im Güterverkehr (alle Werte bezogen auf Fahrzeuge mit Rekuperationsbremsen):



Entwicklung Pauschaltarif für die Kategorie 6 (Quelle: Leistungskataloge Infrastruktur 2014-2020)

Der rot eingekreiste Teil zeigt, dass der Tarif 2020 mit der Erhöhung um 25% auf 0.0225 zu stehen kommt, leicht unter dem Niveau von 2016. Es wird sich zeigen, ob diese Massnahme in der Praxis tatsächlich dazu führt, dass die EVU ihren Energieverbrauch vermehrt selber messen.

Die SKE gewährleistet den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz – insbesondere hinsichtlich Leistungen, Zugangsbedingungen und Preisen wie z.B. den Trassenpreis. Deshalb wird sie auch in Zukunft aktiv die Entwicklung des Pauschaltarifs sowie den Stand der Fahrzeugumrüstung verfolgen und darüber berichten.

Das Fachsekretariat der SKE stellt sich vor



Christof Böhler leitet das Fachsekretariat seit September 2018. Zudem verantwortet er Dossiers und internationale Fachgremienarbeiten. Zuvor arbeitete er bei der SBB, wo er für Strategie, Projekte und Projektportfoliomanagement verantwortlich war. Weitere Berufserfahrungen sammelte er unter anderem im Elektrizitätssektor. Christof Böhler hat einen Masterabschluss in International Affairs der Universität St. Gallen.



Andreas Oppliger ist wissenschaftlicher Mitarbeiter und stellvertretender Leiter des Fachsekretariats. Er verantwortet das Marktmonitoring, mit welchem die SKE die Marktaufsicht ausübt. Zudem vertritt er die SKE bei IRG-Rail (Zusammenschluss der nationalen Regulationsbehörden im Eisenbahnsektor). Andreas Oppliger arbeitete früher in verschiedenen Funktionen bei der SBB. Er ist studierter Geograph der Universität Bern.



Ursula Erb ist wissenschaftliche Mitarbeiterin. Sie verantwortet die Marktbeobachtung und die Kommunikation der SKE. Ursula Erb hat langjährige Berufserfahrung bei der SBB, der BLS und der Mittelthurgaubahn, aber auch als Leiterin der Kommunikation einer Kantonalbank gesammelt. Sie hat an der Universität St. Gallen Ökonomie studiert und an der Universität Zürich doktriert.



Fabia Portmann ist die Juristin im Fachsekretariat der SKE. Sie begleitet die Verwaltungs- und Rechtssetzungsverfahren. Fabia Portmann verfügt über mehrjährige Berufserfahrung sowohl in der Bundesverwaltung (Bundesamt für Energie) wie auch als Gerichtsschreiberin am Bundesverwaltungsgericht. Sie hat an der Universität St. Gallen Rechtswissenschaften studiert und verfügt über das Anwaltspatent.

Weitere Themen in Kürze

Giuliano Montanaro wird Kommissionsmitglied



Der Bundesrat hat per 1.1.2019 Giuliano Montanaro, Ing. civil dipl. EPF/SIA, als neues Kommissionsmitglied in die SKE gewählt. Herr Montanaro ersetzt Dr. Yves Putallaz, der per 31.12.2018 aus der SKE ausgetreten ist, nachdem dieser vom Kanton Wallis zum Verwaltungsrat der RegionAlps AG bestimmt wurde.

Giuliano Montanaro, Gründer der alius consulting GmbH, schloss 1998 sein Studium als Bauingenieur mit Spezialisierung in Verkehrssystemen an der EPFL in Lausanne ab. Nach dem Studium war er als Berater, Projektleiter und Eisenbahnexperte tätig. Bevor er die alius consulting GmbH gründete, war er Geschäftsleiter und Leiter der Planungsabteilung von SMA und Partner AG in Zürich. Herr Montanaro ist 48 Jahre alt, schweizerisch-italienischer Doppelbürger und Vater von zwei Kindern.

Vorbildliche Schweiz bei Bahnstörungen

2018 führte die SKE zusammen mit den holländischen, belgischen und deutschen Regulatoren eine vergleichende Studie über das Störungsmanagement der vier Länder durch. Dabei zeigte sich, dass die Schweizer ISB gut auf betriebliche Beeinträchtigungen und Unterbrüche auf ihren Netzen vorbereitet sind.

SBB, BLS und SOB haben mehrere hundert Konzepte erarbeitet, um individuell auf Störungen auf einzelnen Linien oder Bahnhöfen zu reagieren. Vorbildlich ist, dass die Konzepte zusammen mit den jeweiligen EVU sowie den Busunternehmen definiert wurden. Damit kann situativ auf Verkehrsbeeinträchtigungen reagiert werden, weil vorab geklärt ist, ob einzelne Zugskategorien umgeleitet oder gewendet und durch Ersatztransfers auf der Strasse substituiert werden. Die Konzepte werden jedes Jahr aktualisiert.

Ein solches Regime kennt keines der Vergleichsländer.

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