



SKE – News Nr. 3

Bern, Juni 2020

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Ein neues Kommissionsmitglied, ein neuer Name und neue Kompetenzen – 2020 bringt uns in verschiedenen Bereichen erfreuliche Neuerungen:

Im Januar durften wir Anna Ciaranfi Zanetta als neues Mitglied in unserer Kommission begrüssen. Wir freuen uns sehr auf die Zusammenarbeit mit ihr. Auf Seite 4 dieses Newsletters stellen wir Ihnen Frau Ciaranfi Zanetta vor.

Auf den 1. Juli 2020 wird das Gesetzespaket Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) in Kraft treten. Die SKE wird in RailCom umbenannt und erhält neue Kompetenzen. Die RailCom entscheidet künftig über Klagen von betroffenen Unternehmen, die eine Diskriminierung bei der Ausübung von Systemaufgaben geltend machen. Sie befindet auch über Streitigkeiten, welche die Verletzung der Mitwirkungsrechte der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung durch die Infrastrukturbetreiberin betreffen. Die RailCom beaufsichtigt den Markt in den genannten Bereichen. Weitere Überwachungsaufgaben entstehen auf der letzten Meile beim Zugang zu den Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und den Anschlussgleisen sowie bei den Prozessen und Vorgaben der Betriebsführung.

Schwerpunktthema des vorliegenden Newsletters ist der alpenquerende Schienengüterverkehr. Im Rahmen unserer Marktbeobachtung untersuchten wir rund 20 Jahre nach Einführung der Marktliberalisierung die in diesem Segment tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen: Der Markt hat sich konsolidiert und wird heute von vier grossen Unternehmensgruppen dominiert.



Gerne weise ich Sie darauf hin, dass wir unseren [Tätigkeitsbericht 2019](#) auf unserer Website publiziert haben.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

Patrizia Danioth Halter, Präsidentin

Der alpenquerende Güterverkehr 20 Jahre nach Einführung der Marktliberalisierung

«Nach anfänglicher Aufbruchsstimmung mit neuen Anbietern hat sich der Markt bei den Transportunternehmen im alpenquerenden Schienengüterverkehr konsolidiert» stellt SKE-Mitglied Werner Grossen fest. 20 Jahre nach der Liberalisierung des Güterverkehrs dominieren vier grosse Unternehmensgruppen den Markt im alpenquerenden Schienengüterverkehr. SBB Cargo und BLS Cargo haben gemeinsam einen Marktanteil von mehr als 90%.

Einführung der Marktliberalisierung

Die Marktliberalisierung für den Schienengüterverkehr durch die Schweiz wurde 1999 mit der Bahnreform 1 eingeführt. Mit dem freien Netzzugang (Open Access) für Güterbahnunternehmen räumten sich die Schweiz und die EU gegenseitig Transit- und Zugangsrechte ein. Während zuvor jede Bahn ausschliesslich auf ihrem eigenen Netz tätig war¹, kann seither grundsätzlich jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen das Schienennetz gegen Bezahlung eines Trassenpreises nutzen, wenn es die betrieblichen und technischen Anforderungen erfüllt. 20 Jahre danach analysierte die SKE, wie sich die Marktverhältnisse im alpenquerenden Schienengüterverkehr seither entwickelten. Sie stützte sich dabei auf Erhebungen des Bundesamts für Verkehr² und von SBB Infrastruktur³ sowie auf Informationen verschiedener Experten.

Zunahme der Transportmengen

Infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs und des Open Access erhöhten sich im alpenquerenden Schienengüterverkehr die Transportmengen zwischen 2000 und 2008 um 23.9%. 2009 führte die Wirtschaftskrise zu einem markanten Rückgang auf das Niveau im Jahre 2000. Ab 2010 nahmen die Transportmengen wieder zu. 2018 waren sie um 10.2% höher als 2008. 2019 gingen sie jedoch wieder um 4,6% zurück im Vergleich zum Vorjahr.

Hauptakteure im alpenquerenden Schienengüterverkehr

In den ersten Jahren nach der Einführung des Open Access versuchten verschiedene eigenständige Güterbahnunternehmen im Schweizer Markt Fuss zu fassen. Mit eigenen Betriebskonzepten boten sie auf den alpenquerenden Achsen Lötschberg/Simplon und Gotthard Shuttletransporte an. In den darauffolgenden Jahren ging die Anzahl dieser Güterbahnunternehmen jedoch zurück. Heute dominieren vier grenzüberschreitend tätige Unternehmensgruppen den Markt (siehe Tabelle 1 und Abbildung 1).

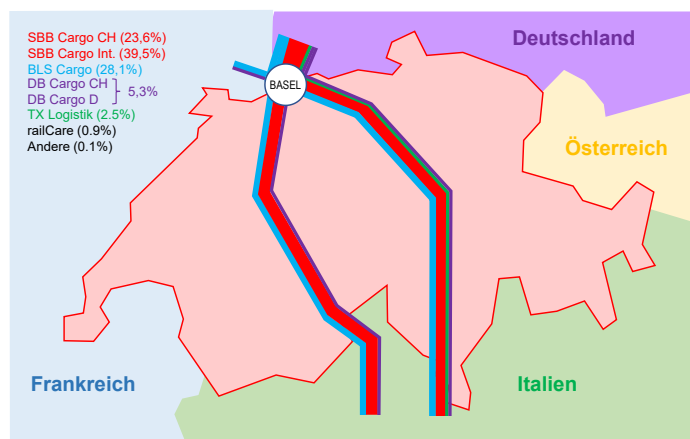


Abbildung 1: Überblick über die im alpenquerenden Schienengüterverkehr in der Schweiz tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die vier Unternehmensgruppen sind blau, violett, rot und grün gekennzeichnet. Die Marktanteile beziehen sich auf 2019 (Grafik: eigene Darstellung SKE).

1 Ausgenommen Kooperationen

2 Bundesamt für Verkehr, April 2020: Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz. Kennzahlen 2019 und Interpretation der Entwicklung ([Link](#))

3 SBB Infrastruktur, November 2019: Interne Erhebung zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Leistungsbezügen in den Rangierbahnhöfen Basel und Chiasso.

Diese vier Unternehmensgruppen bildeten sich aus den ehemaligen Staatsbahnen SBB, SNCF, DB und FS. Sie haben sich so organisiert, dass sie in Eigenregie, zusammen mit Tochterunternehmen oder Beteiligungen auf der gesamten Achse zwischen den Häfen der Benelux-Staaten und Italien Schienengütertransporte aus einer Hand anbieten können. Mit einem Marktanteil von rund 0.9% fährt zudem die Coop-Tochter railCare als Güterbahnunternehmen alpenquerende Binnenverkehre zwischen der Deutschschweiz und den Kantonen Tessin und Wallis.

Markt- anteil ^{a)}	In der Schweiz tätige Eisenbahnverkehrs- unternehmen dieser Unternehmensgruppe	Unternehmens- gruppe	In Frankreich tätige Eisenbahnverkehrs- unternehmen dieser Unternehmensgruppe ^{b)}	In Deutschland tätige Eisenbahnverkehrs- unternehmen dieser Unternehmensgruppe ^{b)}	In Italien tätige Eisenbahnverkehrs- unternehmen dieser Unternehmensgruppe ^{c)}
~63%	<ul style="list-style-type: none"> • SBB Cargo • SBB Cargo Int. 	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)		<ul style="list-style-type: none"> • SBB Cargo Deutschland • SBB Cargo Int. 	<ul style="list-style-type: none"> • SBB Cargo Italia • SBB Cargo Int.
~28%	<ul style="list-style-type: none"> • BLS Cargo ^{d)} 	Société nationale des chemins de fer français (SNCF)	<ul style="list-style-type: none"> • SNCF Fret • Railtraxx • Crossrail Benelux 	<ul style="list-style-type: none"> • Crossrail Benelux • Captrain Deutschland 	<ul style="list-style-type: none"> • BLS Cargo Italia • Captrain Italia
~5,3%	<ul style="list-style-type: none"> • DB Cargo Schweiz • DB Cargo Deutschland 	Deutsche Bahn (DB)	<ul style="list-style-type: none"> • Euro Cargo Rail ECR 	<ul style="list-style-type: none"> • DB Cargo Deutschland • RBH Logistics 	<ul style="list-style-type: none"> • DB Cargo Italia
~2,5%	<ul style="list-style-type: none"> • TX-Logistik • (Teil der Mercitalia-Gruppe) 	Ferrovie dello Stato Italiane (FS)		<ul style="list-style-type: none"> • TX-Logistik (Teil der Mercitalia-Gruppe) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercitalia Rail

Tabelle 1: Vier Unternehmensgruppen dominieren den alpenquerenden Schienengüterverkehr. ^{a)} Marktanteil im alpenquerenden Schienengüterverkehr in der Schweiz 2019. ^{b)} Produzieren bis Basel RB. ^{c)} Produzieren bis Chiasso SM oder Domodossola. ^{d)} Minderheitsbeteiligung SNCF von 45% am Aktienkapital (Tabelle: eigene Darstellung SKE).

Gründe für die Marktkonsolidierung

«Im kombinierten Verkehr sind die Güterbahnunternehmen abhängig von den grossen Operateuren, welche die Verträge mit den Endkunden bewirtschaften und entsprechende Transportaufträge an die Güterbahnunternehmen vergeben», stellt Kommissionsmitglied Werner Grossen fest. Er kennt die Branche aus seiner Tätigkeit bei BLS Cargo, SBB Infrastruktur und Trasse Schweiz bestens und beobachtet diese Entwicklung seit vielen Jahren. Die grossen Gesamtlogistik-Unternehmen (z.B. DHL) und die Operateure im kombinierten Verkehr (z.B. Hupac) förderten mit ihrem Bedürfnis nach gebündelten Transportdienstleistungen mit möglichst wenig Schnittstellen die Marktkonsolidierung, welche in den vergangenen Jahren stattfand, da dieses Bedürfnis von grossen Unternehmensgruppen besser erfüllt werden kann als von eigenständigen, bahnbetrieblich spezialisierten Güterbahnunternehmen.

Eine rentable Produktion alpenquerender Gütertransporte setzt Mindesttransportmengen voraus. Da die vier Unternehmensgruppen einen Grossteil des Marktvolumens besitzen, ist es für kleine Güterbahnunternehmen sehr schwierig, die erforderlichen Mindestmengen für eine rentable Produktion zu akquirieren. Zudem erschweren der hohe finanzielle und technische Initialaufwand bei der Firmengründung sowie tiefe Gewinnmargen Markteintritte. Der Initialaufwand umfasst beispielsweise die Beschaffung und Zulassung von Rollmaterial, Lizenzen für das Lokpersonal sowie spezifisch schweizerische Eigenheiten in der Bahnproduktion wie sprachliche Anforderungen oder der Einsatz einer zweiten Lokomotive auf steilen Strecken.

Akteure im Import-/Exportverkehr

Im Gegensatz zu den konsolidierten Marktverhältnissen im Transitverkehr sind im Import- und Exportverkehr mit den Nachbarländern zahlreiche Güterbahnunternehmen mit deutschen, französischen, holländischen, belgischen oder italienischen Lizenzen bis an die Landesgrenze tätig (siehe die letzten drei Spalten in Tabelle 1). Für den Weitertransport auf der Schiene zu den Zieldestinationen in der Schweiz werden Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragt. Auf diesen Bereich haben sich neben den grossen Unternehmensgruppen auch kleinere, eigenständige Eisenbahnverkehrsunternehmen spezialisiert wie beispielsweise Rheinland Cargo Schweiz und Widmer Rail Services.

Weitere Themen in Kürze

Neues Kommissionsmitglied

Seit Januar 2020 ist Anna Ciaranfi Zanetta aus Dalpe (TI) Mitglied der SKE. Sie verfügt über langjährige Erfahrung im Eisenbahnrecht, die sie sich als Juristin bei der AlpTransit Gotthard AG erworben hat. Die AlpTransit Gotthard AG ist Bauherrin der neuen Eisenbahn-Alpentransversale mit Basistunnels am Gotthard und Ceneri.

Die SKE setzt sich im Moment wie folgt zusammen:

- Präsidentin Patrizia Danioth Halter, lic. iur., Rechtsanwältin und Notarin, LL.M., Altdorf
- Vizepräsident Markus Kern, Prof. Dr. iur., LL.M., Assistenzprofessor für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Bern, Bern
- Peter Bösch, Logistik-Experte, Binningen
- Anna Ciaranfi Zanetta, lic. iur., Rechtsanwältin, Dalpe
- Werner Grossen, dipl. Betriebswirtschaftler NDS HF, Bereichsleiter Entsorgung Recycling Bern, Thierachern
- Giuliano Montanaro, Ing. civil dipl. EPF/SIA, CEO der alius consulting GmbH, Zürich



Tätigkeitsbericht 2019 veröffentlicht

Unter diesem [Link](#) finden Sie unseren neuesten Tätigkeitsbericht. Wir informieren Sie, wie sich die SKE mit einer proaktiven Marktaufsicht dafür einsetzt, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz zu gewährleisten. Wir berichten zudem über weitere Themen unseres Marktmonitorings, über unsere Tätigkeiten im Rahmen der Marktbeobachtung und der internationalen Zusammenarbeit sowie über eine rechtskräftig erledigte Klage und eine Anzeige.

Klage betreffend Kostentragung bei Betriebsunterbruch infolge technischer Störung der Eisenbahninfrastruktur

Mit Entscheid vom 6. Dezember 2019 wies die SKE die Klage eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ab, welches Charterfahrten mit historischen Fahrzeugen anbietet. Eine technische Störung der Eisenbahninfrastruktur verhinderte über mehrere Stunden die Weiterfahrt eines Charterzugs der Klägerin und verursachte Kosten für den Ersatztransport der Fahrgäste sowie die Rückführung des Rollmaterials. Das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangte von der Infrastrukturbetreiberin, diese Kosten zu übernehmen.

Regelungen zur Kostentragung für konzessionierte und nicht-konzessionierte Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die SKE hat die Regelung der Kostentragung bei Betriebsunterbruch in der Netzzugangsvereinbarung auf die Vereinbarkeit mit der Diskriminierungsfreiheit untersucht. Des Weiteren wurde die Gleichbehandlung von konzessionierten und nicht-konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen geprüft.

- Konzessionierte Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen den Fahrgast bei einem Anschlussbruch gemäss Gesetz entschädigen. Diese Entschädigung hat die Infrastrukturbetreiberin bei Betriebsstörungen gemäss Netzzugangsvereinbarung dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückzuerstatten. Das klagende Charterunternehmen nimmt keine regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung vor und verfügt daher über keine Konzession. Folglich ist es bei Anschlussbruch auch nicht gesetzlich zur Entschädigung der Fahrgäste verpflichtet. Ihm steht dieser Rückerstattungsanspruch gegenüber der Infrastrukturbetreiberin nicht zu.
- Für den weiteren, vom Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst erlittenen Schaden, wie beispielsweise die Rückführung des Rollmaterials, sieht die Netzzugangsvereinbarung keine Regelung der Kostentragung seitens Infrastrukturbetreiberin vor. Sowohl konzessionierte wie auch nicht-konzessionierte Eisenbahnverkehrsunternehmen könnten aber mit der Infrastrukturbetreiberin die Kostentragung in einer Zusatzvereinbarung regeln. Dies ist vorliegend nicht erfolgt.

Die SKE kam zum Schluss, dass die vertragliche Haftungsregelung mit der Diskriminierungsfreiheit vereinbar und somit rechtmässig ist. Die Klage wurde daher abgewiesen. Der Entscheid ist rechtskräftig.

Stärkung der integrierten Bahnproduktion der SBB

Mit dem Projekt «Traffic Control Center» plant SBB Personenverkehr, die bisher oft dezentral angesiedelten Einheiten der Kundeninformation zu zentralisieren und an Standorte der Betriebszentralen zu transferieren. Aus den Betriebszentralen steuert SBB Infrastruktur heute den Verkehr auf ihrem Netz und steht dazu in engem Austausch mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen. In mehreren Betriebszentralen, insbesondere in Lausanne und Pollegio, arbeiten heute bereits Mitarbeitende der operativen Lenkung und Kundeninformation von SBB Personenverkehr. Die SBB erhofft sich dadurch schnellere Reaktionszeiten bei der Störungsbewältigung und eine Verbesserung der Kundeninformation. SBB Infrastruktur beabsichtigt, allen interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ermöglichen, im Kommandoraum einer Betriebszentrale Einsitz zu nehmen.

Aufgrund der Nähe von Mitarbeitenden der Divisionen Personenverkehr und Infrastruktur bestehen Diskriminierungspotenziale. Die SKE hat diese im Rahmen der begleitenden Aufsicht analysiert und beurteilt. Sie vereinbarte mit SBB Infrastruktur ein Massnahmenpaket zur Reduktion der Diskriminierungsrisiken.

Fachtagung

Am 22. November 2019 veranstaltete die SKE eine Fachtagung über die Auswirkungen der fortschreitenden Digitalisierung und insbesondere des Programms smartrail 4.0 auf den Netzzugang. Das vom BAV beauftragte Innovationsprogramm smartrail 4.0 strebt die optimale Nutzung der Digitalisierung und der neuen Technologien für den Bahnverkehr an. An der Fachtagung, welche in Zusammenarbeit mit Schlüsselvertretern von smartrail 4.0 organisiert wurde, konnten sich die Teilnehmenden in Workshops austauschen. Dort wurden zentrale Diskriminierungsrisiken eruiert und besprochen, beispielsweise ein zunehmendes Knowhow-Gefälle zwischen mitspracheberechtigten Unternehmen und der Systemführerin bei komplexen technischen Themen. Des Weiteren wurden die Risiken von potenziell steigenden Kosten bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Verschiebung von Funktionalitäten der Infrastruktur auf die Fahrzeuge diskutiert. Die Referate und Erkenntnisse der Fachtagung finden Sie [hier](#).

Umgang mit überlasteten Bahninfrastrukturen in Europa

Die Mitglieder von IRG-Rail (Zusammenschluss der Bahnregulatoren in Europa) erhoben in den europäischen Staaten, wie die nationalen Infrastrukturbetreiber mit überlasteten Infrastrukturen umgehen. In der Schweiz regelt Art. 12a der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV), dass bei ungenügender Trassenkapazität die betroffene Strecke als überlastet erklärt wird und den Eisenbahnverkehrsunternehmen Alternativen anzubieten sind. Die Infrastrukturbetreiberin hat in einer Kapazitätsanalyse die Gründe für die Streckenüberlastung zu ermitteln, Massnahmen zu deren Abhilfe zu definieren und diese in Absprache mit dem BAV umzusetzen. Die Arbeitsgruppe Access von IRG-Rail hat die Ergebnisse der Umfrage [hier](#) publiziert.