

## 2. Lagebericht

### 2.1 Geschäftszweck, Auftrag und Zuständigkeiten

#### Geschäftszweck und Auftrag

Während die Eisenbahninfrastruktur ein klassisches natürliches Monopol darstellt, besteht in der Nutzung des Schweizer Schienennetzes seit 1999 Wettbewerb. Mit dem im Rahmen der Bahnreform 1 eingeführten freien Netzzugang können Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in eigener Regie auf fremden Bahnnetzen ihre Züge führen. Vorher war jede Bahnunternehmung auf ihrem Netz für das Führen aller Züge verantwortlich, egal wem diese gehörten.

Die Europäische Union schuf bereits im Jahr 1991 als Reaktion auf den stetig sinkenden Marktanteil der Bahn die rechtliche Grundlage für den freien Netzzugang. Die Schweiz übernahm mit dem Landverkehrsabkommen<sup>1</sup> die entsprechende Richtlinie<sup>2</sup> und verpflichtete sich, ihr diesbezügliches nationales Recht gleichwertig zum EU-Recht weiterzuentwickeln.

Damit der Wettbewerb in der Nutzung des Schienennetzes die angestrebten Effizienz- und Innovationseffekte zu erbringen vermag, müssen alle Marktteilnehmer gleiche Netzzugangsbedingungen haben. Entsprechend verlangt das erste EU-Bahnpaket<sup>3</sup>, dass die für den diskriminierungsfreien Netzzugang wesentlichen Funktionen durch eine unabhängige Stelle ausgeübt werden, die keine Bahnverkehrsleistungen erbringt. Die meisten Schweizer Bahnunternehmen sind jedoch zugleich Infrastrukturbetreiberin (ISB) und Verkehrsunternehmen. Deshalb beschloss der Gesetzgeber die Gründung der rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängigen Schweizerischen Trassenvergabestelle (TVS). Die TVS löste die nach der Rückweisung der Botschaft zur Bahnreform 2 vom Februar 2005 durch die Bahnunternehmen SBB, BLS und SOB sowie dem Verband öffentlicher Verkehr VöV gegründete Trasse Schweiz AG ab. Die TVS ist keine Aufsichtsbehörde, sondern übernimmt und verantwortet gewisse Funktionen, welche ursprünglich den ISB oblagen. Sie übt diese unabhängig und ohne Diskriminierungsanreiz aus.

Für den Netzzugang wesentliche Funktionen sind die Trassenplanung (Fahrplanerstellung) und die Trassenvergabe. Die TVS erstellt den Fahrplan nicht selber, sondern beauftragt die ISB mit der Erarbeitung von Fahrplänenentwürfen. Diese Möglichkeit ist in Artikel 9f Eisenbahngesetz (EBG)<sup>4</sup> explizit vorgesehen. Die TVS bleibt in diesem Auftragsmodell aber für die Fahrplanplanung verantwortlich und muss jederzeit garantieren können, dass die in ihrem Auftrag vorgenommenen Fahrplanplanungen diskriminierungsfrei erfolgen.

Auch die Festlegung des Trassenbenutzungsentgelts (Trassenpreis) und dessen Erhebung sind gemäss dem ersten EU-Bahnpaket für den Netzzugang wesentliche Funktionen. Da in der Schweiz das Trassenpreissystem durch den Bund vorgegeben wird, hat sich der Bundesrat darauf beschränkt, der TVS lediglich das Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts zu übertragen.

Zudem hat der Bund der TVS die Führung des Eisenbahn-Infrastrukturregisters übertragen, für welches bis anhin das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig war. Mit dieser Massnahme verbesserte der Bund die Governance, indem die Rollen des Erlasses von Richtlinien zur Registerführung (BAV) und die Registerführung selbst (TVS) getrennt werden.

## Zuständigkeit

Die TVS ist mit Ausnahme weniger, für den Netzzugang nicht relevanter Strecken für das gesamte Schweizer Normalspurnetz zuständig. Dies umfasst die folgenden ISB:

Kürzel	Name	Strecken in Zuständigkeit der TVS
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	gesamtes Netz inkl. Sensetalbahn
BLSN	BLS Netz AG	gesamtes Netz
SOB	Schweizerische Südostbahn AG	gesamtes Netz
HBS	Hafenbahn Schweiz AG	gesamtes Netz
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA	Porrentruy–Bonfol
ETB	Emmentalbahn GmbH	Sumiswald–Grünen–Huttwil / Wasen i.E.
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG	Oensingen–Balsthal
ST	Sursee-Triengen-Bahn AG	Hinwil–Bäretswil–Bauma; Sursee–Triengen-Winikon
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG	Zürich–Sihlbrugg; Zürich Wiedikon–Zürich Giesshübel
TMR	Transports de Martigny et Régions SA	Martigny–Orsières; Sembrancher–Le Châble
TPFI	Transports publics fribourgeois Infrastructure SA	Romont–Bulle; Givisiez–Murten/Morat; Muntelier–Löwenberg–Ins
transN	Transports Publics Neuchâtelois SA	Travers–Buttes
Travys	TRAVYS – Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix S.A.	Le Pont–Le Brassus; Orbe–Chavornay

Nicht zuständig ist die TVS für das Meter- und Schmalspurnetz, da hier der freie Netzzugang derzeit noch keine Rolle spielt. Ebenfalls nicht zuständig ist sie für normalspurige Grenzbetriebsstrecken mit anderen Zuständigkeitsregeln aufgrund von Staatsverträgen. Dies betrifft namentlich die Strecken der Deutschen und der Österreichischen Bahnen auf Schweizer Gebiet. Für die Führung des Infrastrukturregisters gelten spezifische, durch das BAV in einer Richtlinie festgelegte Zuständigkeiten.

## Bahnnetz im Zuständigkeitsbereich der TVS



<sup>1</sup> Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse; SR 0.740.72.

<sup>2</sup> Richtlinie 91/440/EWG vom 29.7.1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft; Amtsblatt L 237 vom 24.8.1991, S. 25 ff.

<sup>3</sup> Richtlinie 2001/14/EG vom 26.2.2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung; Amtsblatt L 75 vom 15.3.2001, S. 29 ff; bzw. Neufassung: Richtlinie 2012/34/EU vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums; Amtsblatt L 343 vom 14.12.2012, S. 32 ff.

<sup>4</sup> Eisenbahngesetz; SR 742.101.