



## RailCom – News Nr. 5

Bern, Juni 2021

### Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Die RailCom legt in ihrer aktuellen Aufsichtstätigkeit einen Schwerpunkt auf die Preise und Rabatte von Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Umschlagsanlagen). Schweizweit sind rund 30 vom Bund mitfinanzierte KV-Umschlagsanlagen verpflichtet, Dritten diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren. Dieses Diskriminierungsverbot betrifft unter anderem die Gestaltung der Preise und Rabatte für Umschlags- und damit verbundene Nebenleistungen. Die RailCom überprüft die Preis- und Rabattstrukturen der vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen. Weiter hat die RailCom ein Beratungsunternehmen mit einer Studie zu den Kostenstrukturen dieser Anlagen beauftragt. Zielsetzung ist, eine ausreichende Datengrundlage für die Schweiz zu erarbeiten. Auf den nächsten Seiten berichten wir über dieses Thema.

Seit dem 1. Juli 2020 sind die Erbringer von Dienstleistungen der Nahzustellung verpflichtet, diese diskriminierungsfrei zu erbringen. Damit gilt im Eisenbahnrecht ein Novum: Erstmals hat der Bundesrat eine Güterverkehrsdienstleistung dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung unterstellt. Vorher galt dieser Grundsatz nur für den Zugang zur Bahninfrastruktur und zu den vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen. Die RailCom ist beauftragt, die Einhaltung der neuen Vorgabe sicherzustellen. Auf Seite 4 in diesem Newsletter und in unserem [Faktenblatt](#) finden Sie Informationen zum Geltungsbereich und zu den Inhalten dieser Regelung.



Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

Patrizia Danioth Halter, Präsidentin

## Preise und Rabatte für Dienstleistungen auf vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen

Die RailCom setzt 2020/21 einen Aufsichtsschwerpunkt bei den Preisen und Rabatten von KV-Umschlagsanlagen. Der Bund knüpft seine Investitionsbeiträge für den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung solcher Anlagen regelmässig an die Bedingung, dass Dritte diskriminierungsfrei Zugang erhalten. Dieses Diskriminierungsverbot betrifft unter anderem die Preis- und Rabattgestaltung für Umschlagsleistungen und damit verbundene Nebenleistungen.

### Diskriminierungsverbot bei Preisen und Rabatten

Preise und Rabatte gelten als nichtdiskriminierend, wenn sämtliche Kunden unter denselben Bedingungen gleichbehandelt werden. Unterschiedliche Preise für die gleiche Dienstleistung sind zulässig, wenn die Preisdifferenz sachlich begründet ist, wie z.B. wenn die Kosten für die Leistungserbringung unterschiedlich hoch sind. Von den schweizweit total 43 KV-Umschlagsanlagen unterstehen 15 Betreiber mit rund 30 vom Bund mitfinanzierten Anlagen diesem Diskriminierungsverbot und somit der Aufsicht durch die RailCom. Die meisten dieser vom Bund mitfinanzierten Anlagen sind bimodal (Strasse und Schiene). In Birsfelden und Basel existieren zwei trimodale Anlagen (Strasse, Schiene und Schiff). Die überwiegende Zahl der Anlagen haben eine maximale jährliche Umschlagskapazität bis 25'000 TEU<sup>1</sup>, einige wenige bis maximal 80'000 TEU. Die Mehrheit der 15 Betreiber verrechnet Standardpreise ohne Rabatte. Die übrigen Betreiber gewähren Rabatte, die von den Umschlagsmengen abhängig sind. Die Mengenschwellen, ab welchen Rabattstufen angewendet werden, variieren stark. Einige Anlagebetreiber gewähren bereits ab einem monatlichen Umschlag von 20 Containern Rabatte, wohingegen dies bei anderen erst ab 10'000 Containern jährlich der Fall ist. Gewisse Rabattmodelle berücksichtigen nebst der Umschlagsmenge auch die Art der Transportbehälter und die Anzahl Hübe pro Umschlag.

### Aufsichtsschwerpunkt 2020/21

Im Rahmen eines Aufsichtsschwerpunkts erarbeitete die RailCom Leitlinien zur Preis- und Rabattgestaltung für Leistungen auf KV-Umschlagsanlagen (siehe [Faktenblatt](#)) und führte eine [Fachtagung](#) zu diesem Thema durch. Zudem verlangte die RailCom von den Anlagebetreibern Hintergrundinformationen zu deren Preis- und Rabattstrukturen sowie eine sachlich nachvollziehbare Begründung. Die meisten Betreiber konnten der RailCom darlegen, dass sie die gesetzlichen Anforderungen einer diskriminierungsfreien Preis- und Rabattgestaltung erfüllen. Mit einzelnen Betreibern sind noch Abklärungen im Gange. Die RailCom wird für die Klärung der offenen Fragen nötigenfalls weitere Schritte einleiten.

Da zu den Kostenstrukturen von KV-Umschlagsanlagen in der Schweiz bisher keine ausreichenden öffentlich verfügbaren Daten existierten, beauftragte die RailCom das Beratungsunternehmen INFRAS mit einer Studie. Auf Basis anonymisierter Datensätze schätzte INFRAS die Kostenstrukturen verschiedener Anlagekategorien und validierte die Resultate mit Interviews ausgewählter Anlagebetreiber. Die RailCom hatte weder Einsicht in die Datensätze noch in die Interviews und INFRAS behandelte die Daten vertraulich. Bei den nachfolgenden Ergebnissen der Studie handelt es sich um Kostenschätzungen für typische Anlagekategorien, d.h. es wurden keine Kostenrechnungen für die einzelnen Anlagen durchgeführt. Aus den Ergebnissen lassen sich somit keine Rückschlüsse auf einzelne Anlagen ziehen.

### Kostenstrukturen und Kosten pro TEU und Hub

Aufgrund der unterschiedlichen Auslastung variieren die Kosten pro TEU und Hub je nach Anlagenkategorie (Abbildung 1). Im ungewichteten<sup>2</sup> Durchschnitt über alle Kategorien betragen die berechneten Kosten pro TEU und Hub rund CHF 28. Grösster kostentreibender Faktor sind die Personalkosten mit einem Anteil von durchschnittlich 45% an den Gesamtkosten. Mit zunehmender Grösse und Auslastung der Anlage sinken die Personalkosten tendenziell. Mit einem Anteil von durchschnittlich etwas mehr als einem Drittel sind die Betriebsgemeinkosten (Abschreibungen, Miete, Versicherung, Kommunikation, Kapitalkosten) und dabei insbesondere die fixen Abschreibungen der zweite wesentliche Kostentreiber. Neu- oder Erweiterungsbauten von Terminals sind investitionsintensiv und die Anlagen müssen über eine Zeitdauer von bis zu 25 Jahren amortisiert werden.

<sup>1</sup> Twenty-Foot Equivalent Unit (20-Fuss-Standardcontainer)

<sup>2</sup> Unabhängig von der Menge der umgeschlagenen Container auf den jeweiligen Anlagen

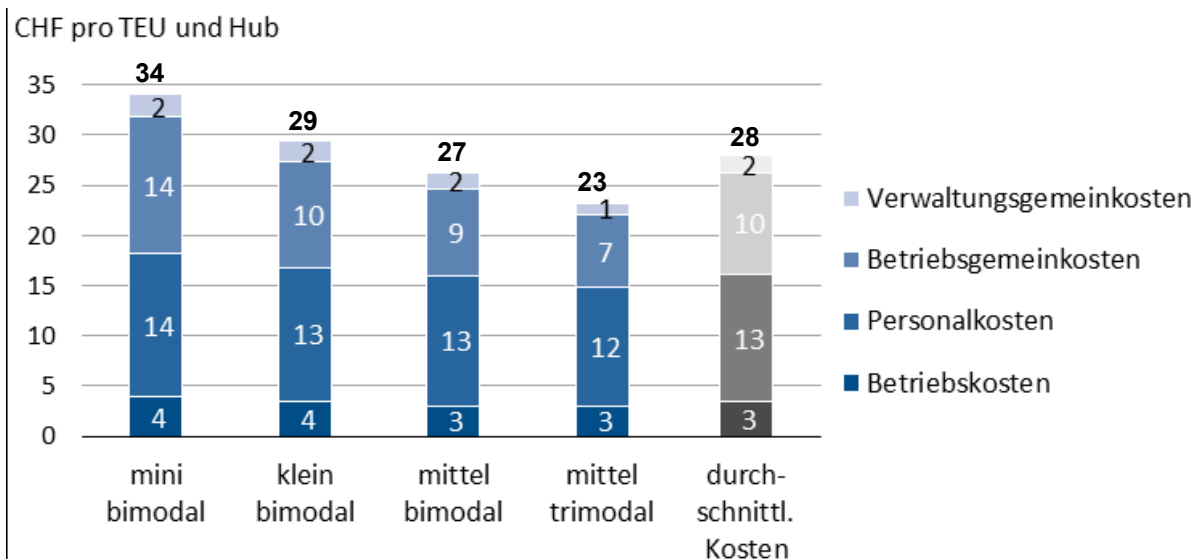


Abbildung 1: Schätzung der Kosten pro TEU und Hub nach Anlagekategorien bei einer durchschnittlichen Auslastung unter Berücksichtigung der Investitionsbeiträge des Bundes. Grafik: INFRAS.

### Preise pro Umschlag

Der Standardpreis pro Umschlag liegt bei ca. CHF 50–55 unabhängig von der Anlagekategorie. Dieser Standardpreis kommt jedoch in der Praxis selten zur Anwendung, da er nur für Einzelumschläge gilt und den meisten Kunden deutlich günstigere Preise verrechnet werden. Je nach Umschlagsmengen sinken die Preise bis unter CHF 30.

Ein Vergleich der Kostenschätzung pro TEU und Hub mit dem Umschlagspreis einer spezifischen Umschlagsanlage ist schwierig und muss mindestens die Zusammensetzung der Ladeeinheiten (unter anderem 20', 40', 45'-Container oder Trailer) sowie die enthaltenen Leistungen berücksichtigen. Die Leistungen und die damit verbundenen Kosten sind sehr unterschiedlich. Je nach Anlage und Ausstattung entspricht z.B. ein Umschlag einem oder zwei Hübem und umfasst eine Zwischenlagerung oder nicht.

Zusätzlich zu den Umschlagsleistungen erwirtschaften die Betreiber üblicherweise weitere Einnahmen durch Nebenleistungen (u.a. Zusatzkranungen, Abstellen, Kühlen, Gefahrgutbehandlung), die ebenfalls dem Diskriminierungsverbot unterstellt sind. Aussagen zu Margen müssen nebst den Umschlagsleistungen auch Angaben zu den Nebenleistungen berücksichtigen. Die Studie ergab, dass die Preise für Umschlagsleistungen nicht bei allen Betreibern kostendeckend sind. Die Betreiber begründen dies mit der teilweise zu niedrigen Auslastung der Anlagen. Dass gewisse Betreiber allenfalls ein defizitäres Geschäft akzeptieren, könnte u.a. auch daran liegen, dass die Preise nicht nur von den direkten Kosten, sondern auch vom Geschäftsmodell der Anlagen beeinflusst werden. Je nachdem, ob die Betreiber eine Gesamtleistung anbieten (gesamte Logistikkette inklusive Transportleistung) oder sich nur auf den Güterumschlag fokussieren, hat der Umschlagspreis eine andere Priorität.

### Rabatte

Vor dem Hintergrund des Diskriminierungsverbots sind Rabatte genau zu analysieren und in Relation zu den tatsächlich realisierbaren Kosteneinsparungen zu setzen. Aufgrund der relativ hohen Fixkosten haben Betreiber grundsätzlich einen Anreiz, ihre Anlagen möglichst hoch auszulasten, z.B. indem sie mit Mengenrabatten einen Anreiz für grosse Aufträge schaffen. Einige Betreiber begründen Mengenrabatte damit, dass sie homogenere Aufträge wie z.B. im Ganzzugverkehr aufgrund von Effizienzvorteilen kostengünstiger ausführen können. Wiederkehrende und grosse Aufträge schaffen Skaleneffekte und somit Kosteneinsparungen.

## Dienstleistungen der Nahzustellung

Seit dem 1. Juli 2020 gilt im Eisenbahnrecht ein Novum: Die Erbringer von Dienstleistungen der Nahzustellung sind verpflichtet, diese diskriminierungsfrei zu erbringen. Damit hat der Bundesrat erstmals eine Güterverkehrsdienstleistung dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung unterstellt. Vorher galt dieser Grundsatz nur für den Zugang zur Bahninfrastruktur und zu den vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen. Die RailCom ist beauftragt, die Einhaltung der neuen Vorgabe sicherzustellen.

### Geltungsbereich

Die neue Regelung in Art. 6a GüTV gilt für sämtliche Unternehmen im Schienengütertransport, welche Dienstleistungen der Nahzustellung («letzte Meile») erbringen. Dies sind Dienstleistungen zwischen der Eisenbahninfrastruktur einerseits und Anschlussgleisen respektive KV-Umschlagsanlagen andererseits. Hauptsächlich geht es um das Rangieren. Hinzu kommen weitere Dienstleistungen, die mit dem Rangieren zusammenhängen wie z.B. technische Kontrollen des Rollmaterials, Bremsproben oder Abhängen von Loks. Nicht betroffen sind Dienstleistungen innerhalb der Eisenbahninfrastruktur (Abbildung 2).

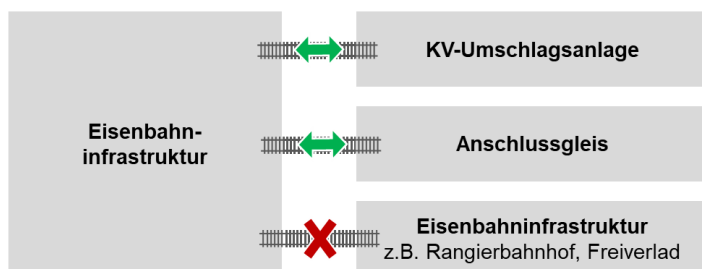


Abbildung 2: Geltungsbereich von Art. 6a GüTV. Grafik: RailCom.

### Nichtdiskriminierung

Die Dienstleistungserbringer sind verpflichtet, ihre Dienstleistungen auch für Dritte zu erbringen. Sie müssen sich so organisieren, dass sie Anfragen Dritter bearbeiten und Angebote unterbreiten können. Wenn mehrere Anträge kollidieren, sind diese zu koordinieren und die Kapazitäten durch angemessene Massnahmen zu maximieren, wie z.B. mit dem Angebot von zeitlichen Alternativen. Hinsichtlich der Preise müssen sämtliche Kunden sowie der Eigenbedarf unter gleichen Bedingungen gleichbehandelt werden. Betreffend die Zuteilung der Ressourcen sind sämtliche Dritte unter gleichen Bedingungen gleich zu behandeln. Eine unterschiedliche Behandlung muss sachlich begründet sein. Ein sachlicher Grund für Preisunterschiede ist beispielsweise dann gegeben, wenn Rangierarbeiten bei verschiedenen Kunden aufgrund der Zugsformation unterschiedlich aufwändig sind.

### Publikation

Damit Kunden wissen, welche Leistungen sie zu welchen Konditionen beziehen können, sind die grundsätzlichen Bedingungen der Dienstleistungserbringung, der Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie der Berechnung der Preise zu publizieren. Die RailCom stellt für die Publikation ein [Template](#) zur Verfügung, dessen Verwendung fakultativ ist. Damit fördert die RailCom Transparenz und Standardisierung der Publikation.

### Aufsicht durch die RailCom

Die RailCom übt ihre Aufsicht aktiv aus, d.h. sie überprüft die Einhaltung der Vorgaben von Art. 6a GüTV bei den betroffenen Unternehmen. In einem ersten Schritt informierte die RailCom hierfür alle Güter-EVU über die gesetzlichen Pflichten. In einem zweiten Schritt wird sie weitere Dienstleistungserbringer - insbesondere betroffene Anschlussgleisbetreiber - orientieren.

Zudem nimmt die RailCom jederzeit Anfragen oder Anzeigen entgegen, falls ein Unternehmen eine Diskriminierung vermutet oder bei der Beurteilung einer Situation unsicher ist. Auf der Website der RailCom finden Sie ein [Faktenblatt](#), welches die gesetzlichen Vorgaben erläutert. Haben Sie Fragen? Gerne stehen wir Ihnen zur Verfügung.

## Weitere Themen in Kürze

### Neuer Mitarbeiter im Fachsekretariat

Seit April 2021 verstärkt Ken Ziegler das Fachsekretariat der RailCom. Er ist als wissenschaftlicher Mitarbeiter zuständig für das Marktmonitoring in den Bereichen KV-Umschlagsanlagen, Anschlussgleise und Dienstleistungen der Nahzustellung. Zudem vertritt er die RailCom in internationalen Gremien, insbesondere im Bereich der Güterverkehrskorridore.

Vor seiner Tätigkeit bei der RailCom war Herr Ziegler in verschiedenen Funktionen bei SBB Cargo tätig, u.a. als Leiter Regionalverkauf Schweiz, und befasste sich davor marktseitig über viele Jahre mit dem Kombinierten Verkehr in der Schweiz. Herr Ziegler hat in St. Gallen Betriebswirtschaftslehre studiert und sich im Bereich Logistik- und Supply Chain Management weitergebildet.



### KV-Umschlagsanlage vom Diskriminierungsverbot entbunden

Die RailCom beaufsichtigt die vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen. Gemäss Gütertransportgesetz unterstehen die Betreiber, welche für ihre Anlagen Bundesbeiträge entgegengenommen haben, dem Diskriminierungsverbot. Auf Gesuch einer Anlagebetreiberin hin bestätigte die RailCom, dass in ihrem Fall die entsprechenden von Gesetzes wegen und gemäss Beitragsverfügung geltenden Pflichten heute nicht mehr bestehen. Die Betreiberin hatte vor fast 20 Jahren einen Bundesbeitrag für den Kauf eines mobilen Umschlagsgeräts in Form eines zinslosen, rückzahlbaren Darlehens erhalten. Die Dauer der Rückzahlung des Darlehens war auf 10 Jahre festgelegt worden, was der Lebensdauer und Amortisation des Geräts entsprach. Bei Gesuchseinreichung hatte die Betreiberin das Darlehen vollständig zurückbezahlt. Das Gerät war 10 Jahre lang im Einsatz und anschliessend ersetzt worden. Die Betreiberin finanzierte das neue Gerät vollumfänglich selber.

Mit Feststellungsverfügung vom 4. März 2021 hielt die RailCom fest, dass die Betreiberin nicht mehr dem Diskriminierungsverbot unterstellt ist. Sie ist damit insbesondere in der Preis- und Rabattgestaltung gegenüber ihren Kunden frei.

### IRG-Rail Market Monitoring Report

Die Bahnregulatoren aus über 30 europäischen Ländern haben sich bei IRG-Rail («Independent Regulators' Group – Rail») zusammengeschlossen. Ein Produkt von IRG-Rail ist der jährlich erscheinende Market Monitoring Report. Die RailCom stellt jeweils die Daten der Schweiz für diesen Report zusammen.

Der kürzlich veröffentlichte [9. 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 im ersten Semester 2020 untersucht.