Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1996)

Rubrik: Internationale Zusammenarbeit

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Eine aktive Rolle der SBB auf der Ebene der europäischen Bahnpolitik sowie der fachtechnischen Ausrichtung gewinnt zusehends an Bedeutung. Die EU ist gewillt, die Revitalisierung der europäischen Eisenbahnen mit konkreten Massnahmen voranzutreiben.

Die Mitarbeit in den internationalen Organisationen

Die SBB haben aufgrund ihrer geografischen Lage einen hohen Anteil an internationalem Personen- und Güterverkehr. Damit ist ein eminentes Interesse verbunden, die Ausgestaltung der europäischen Eisenbahnpolitik – einschliesslich der fachtechnischen Ebene – mitzuprägen. Aus diesem Grund spielen die SBB in den entsprechenden internationalen Organisationen eine aktive Rolle.

Die zwei wichtigsten internationalen Organisationen der Bahnen sind die «Union internationale des chemins de fer» (UIC) mit Sitz in Paris und die «Gemeinschaft der europäischen Bahnen» (GEB) in Brüssel.

Die ***UIC*** hat sich in den 75 Jahren ihres Bestehens zur Schlüsselorganisation der internationalen Zusammenarbeit der Bahnen entwickelt und zählt heute 115 Mitglieder aus allen Kontinenten. Die Tätigkeit der UIC ist darauf ausgerichtet, mittels genereller Förderung des Bahnsystems und der damit verbundenen Interoperabilität eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu erreichen. Die SBB beteiligen sich massgeblich an den wichtigsten Projekten, so zum Beispiel an der Entwicklung des europäischen Betriebsleitsystems ETCS (European train control-command system), des Routenmanagements und der Gestaltung der internationalen Tarife im Personenverkehr. Eine substantielle Mitarbeit der SBB erfolgt überdies bei der Festlegung des europäischen Infrastrukturleitplans und der paneuropäischen Netze (Hochgeschwindigkeit, kombinierter Ladungsverkehr) sowie bei der Entwicklung von internationalen Systemen zur rechnergestützten Güterverkehrsplanung. Seit November 1996 sind die SBB auch in den obersten Gremien dieser Organisation vertreten, nachdem ihr Präsident zum Vizepräsidenten der UIC gewählt wurde.

Die ***GEB*** ist eine Vereinigung der Bahnunternehmen der Europäischen Union (EU) und der Europäischen Freihandelszone (EFTA). 1996 vertrat sie gegenüber den EU-Instanzen 17 Bahnen und drei Bahninfrastrukturgesellschaften. Die GEB ist bestrebt, dafür zu sorgen, dass die EU-Verkehrsgesetzgebung und die Vorschriften in verkehrsrelevanten Bereichen (Umwelt, Steuer, Soziales) im Sinne eines fairen modalen Wettbewerbs nicht zu einer Benachteiligung des Bahnsystems führen, sondern dieses fördern.

Um die Konkurrenzfähigkeit der Bahnen im internationalen Güterverkehr zu verbessern, sehen die Generaldirektoren der Bahnen die Realisierung von «Güterverkehrs-Korridoren» vor. Eine entsprechende Arbeitsgruppe wurde bereits eingesetzt. Angestrebt wird eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen den bahninternen Bereichen «Infrastruktur» und «Verkehr» sowie zwischen der Bahn und den Kunden. Diese sollen eine qualitativ hochwertige Leistung mitsamt kurzen Zustellfristen zu einem konkurrenzfähigen Preis erhalten. Zur Erreichung dieses Zieles beabsichtigt die EU das sogenannte «One-Stop-Shopping» durchzusetzen; das heisst, der Kunde verhandelt nur mit einer einzigen Stelle, die für den ganzen «Freeway» zuständig ist. Beim Aufbau der internationalen «Freeway-Organisation» ergeben sich bei der Trassenpreisgestaltung, dem Kapazitätsmanagement der Infrastruktur und der Zuteilung von Zugangsrechten auf den europäischen Distanzen ähnliche Probleme wie jene, die im Binnenverkehr mit der für die Unternehmensreform geschaffenen Neuorganisation gelöst werden können. Allerdings hat die EU auch fünf Jahre nach der Einführung ihrer Richtlinie 91/440 das Problem der Preisbildung für die zur Verfügung gestellten Trassen nicht einmal in Ansätzen gelöst.

Die Verkehrspolitik der EU

Seit einigen Jahren ist es die feste Absicht der EU, das System «Eisenbahn» verstärkt zu nutzen und zu fördern. 1991 wurde die Richtlinie 91/440 erlassen, welche von den Mitgliedstaaten die unternehmerische Eigenständigkeit ihrer nationalen Bahnunternehmen, deren Trennung in Fahrweg und Betrieb und deren finanzielle Sanierung forderte, sowie den freien Zugang zu seiner Infrastruktur unter bestimmten Bedingungen vorschrieb. Wie eine 1996 von der GEB verfasste Studie feststellte, ist diese aus dem Jahre 1991 stammende Richtlinie noch lange nicht in allen Mitgliedstaaten voll umgesetzt worden. Die EU ist gewillt, die Mitgliedstaaten zur raschen Umsetzung der Richtlinie zu bewegen und hat bereits eine Ergänzung vorgeschlagen, die zu einer Verstärkung des Wettbewerbes auf der Schiene führen soll. In diesem Zusammenhang ist das im Juli von der Europäischen Kommission herausgegebene Weissbuch über «eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft» zu nennen. Einzelheiten aus diesem Erlass sind im Teil «Bericht der Generaldirektion» zu finden.

Die Förderung der umweltverträglichen Mobilität ist die deklarierte Grundanforderung der EU an die Bahnpolitik. Der Anteil der Bahnen am gesamten Personen- und Güterverkehrsmarkt soll spürbar

erhöht werden. Besondere Erwähnung verdient das Grünbuch «Faire und effiziente Preise im Verkehr», das neben anderem die Internalisierung der externen Kosten empfiehlt. Die Anstrengungen der EU zur Erstellung von Leitplänen im Rahmen des transeuropäischen Netzes waren bis anhin aufgrund fehlender Finanzmittel von wenig Erfolg gekrönt.

Als Mitglied der GEB setzen sich die SBB mit diesen Fragen intensiv auseinander und können dank ihren Erfahrungen und den eigenen, oft sehr fortgeschrittenen Ansätzen massgebende Vorschläge und Lösungen erarbeiten. Als Beispiel sei das «Forum Train Europe» erwähnt.

Forum Train Europe (FTE)

«Forum Train Europe» ist die neue Bezeichnung für die auf 1.1.1997 in Kraft getretene Rahmenorganisation, welche entsprechend der EU-Richtlinie 91/440 uff. die bisherige Europäische Reisezugfahrplankonferenz (EFK) und die Güterzugfahrplankonferenz (EGK) ersetzt.

Für das Forum wurden im September in La Rochelle (F) die «Satzungen FTE» und eine «Anleitung für die Koordination des Planungsprozesses im Rahmen des FTE» genehmigt. Mit dem FTE tritt eine gemeinsame europaweite Rahmenorganisation in Kraft. Sie erlaubt es allen Mitgliedern, ihren internationalen Fahrplan unter Beachtung der Trennung von Infrastruktur und Verkehr sowie mit freiem Zugang für Verkehrsunternehmungen aufgrund national festgelegter Prioritätsregeln zu planen. Ein flexibler Jahresfahrplan mit zwischenzeitlichen Anpassungen bleibt möglich. Auch kurzfristige Nachfragen von Fahrplantrassen können damit ordentlich erledigt werden.

In je zwei Verhandlungsrunden im Juni und Oktober jeden Jahres werden die nationalen Anträge für Personen- und Güterverkehr aufeinander abgestimmt. Das für den schweizerischen Binnenverkehr geltende Verfahren für den Zweijahres-Fahrplan (Fahrplanverord-nung vom 18. Dezember 1995) wird dadurch grundsätzlich nicht tangiert.

Wie schon von der Europäischen Fahrplankonferenz für den Personenverkehr (EFK) sind die SBB nun auch vom «Forum Train Europe» mit der Geschäftsführung betraut worden.

Die Bahn hat Zukunft!
In einer Zeit der Umwälzung und immer grösserer Verkehrsdichte hat die Bahn durchaus eine Chance. Nicht nur die Jugend scheint das begriffen zu haben…