Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1991)

Artikel: EG : Zusammenarbeit hat Bahntradition
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675929

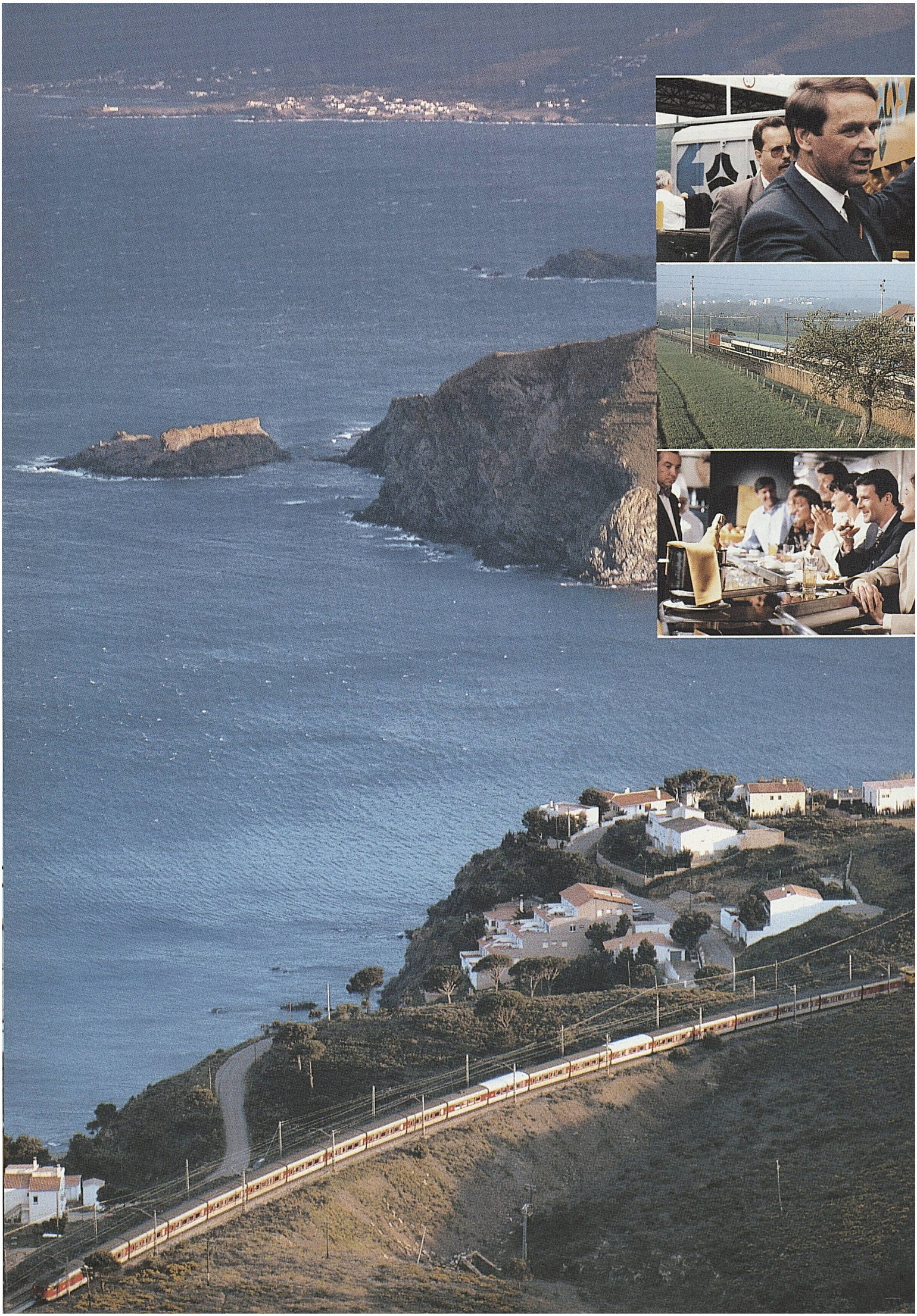
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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

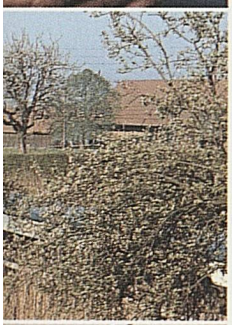
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on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

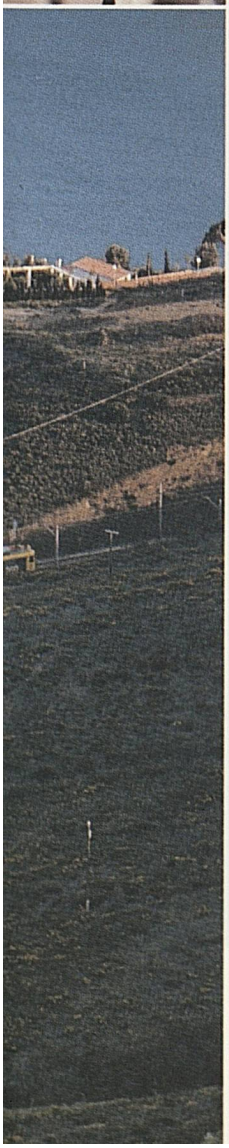
Download PDF: 12.07.2025

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



Grenzüberschreitende Verkehrspolitik und internationale Zusammenarbeit der Bahnen: Der Hotelzug «Pablo Casals» Schweiz–Spanien als Symbol für zukünftiges Reisen in Europa.





EG: Zusammenarbeit hat Bahntradition

Die Entwicklung bei der Neuordnung Europas hat die Schweizerischen Bundesbahnen weder überrascht noch erschreckt. Sie sind seit der Gründung der Europäischen Gemeinschaft Mitglied der Gemeinschaft Europäischer Bahnen. Dank ihrer Lage im Herzen Europas, hatten die SBB immer eine europäische Aufgabe und beteiligen sich aktiv an der Weiterentwicklung aller Aspekte des internationalen Bahnsystems.

UIC: Die «UNO der Schienen»

Das neugestaltete Europa mit dem liberalisierten Markt von 1993 und der Öffnung der Grenzen zwischen Ost und West rückt näher. Es erfordert langfristige Überlegungen zur Zukunft des Verkehrs und der Rolle, welche die Bahnen spielen müssen. Ein dafür geeignetes Instrument besteht bereits seit 1922. Damals wurde der Internationale Eisenbahnverband (UIC) – zu dessen Gründungsmitgliedern auch die SBB zählen – ins Leben gerufen. Ziel dieser Organisation mit Sitz in Paris war und ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Bahnen zu fördern und den Bahntransport technisch und kommerziell zu regeln.

Es überrascht deshalb nicht, dass die wichtigsten UIC-Dossiers heute heissen:

- Ausbau und Finanzierung der Infrastruktur
- europaweite Vernetzung, u.a. mit einem Hochgeschwindigkeitsnetz, einem Netz des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs sowie einem neuen Datenübertragungsnetz
- gemeinsame Projekte in Forschung und Entwicklung.

Der kommerzielle Bereich spielt in den Überlegungen der UIC eine wichtige Rolle. Im Reiseverkehr geht es darum, das Angebot der Bahnen – vor allem in den interessanten Marktsegmenten Geschäftsreisen und Tourismus – zu verbessern. Als Beispiele seien die Entwicklung der Hotelzüge genannt oder die Schaffung neuer Angebote, die je nach Route verschieden ausgestaltet werden.

Im Güterverkehr werden neue Strategien entwickelt, um jene Bereiche besser abzudecken, in denen die Bahn ihre Vorteile voll ausspielen kann: Im kombinierten und im Ganzzugsverkehr mit strengen Kriterien punkto Schnelligkeit und Pünktlichkeit; dabei entstanden neue Qualitätsangebote, die beim Markt sofort Anklang fanden.

So werden die Bahnen im Transportbereich führend sein, wenn sie die Möglichkeiten der Informatik voll ausnützen: d.h. beispielsweise den Frachtbrief durch ein elektronisches Frachtdokument ersetzen, Transportpläne elektronisch erstellen und die Sendungen vom Aufgabe- zum Zielort verfolgen. Auch wollen sie die Logistik in ihr Angebot integrieren.

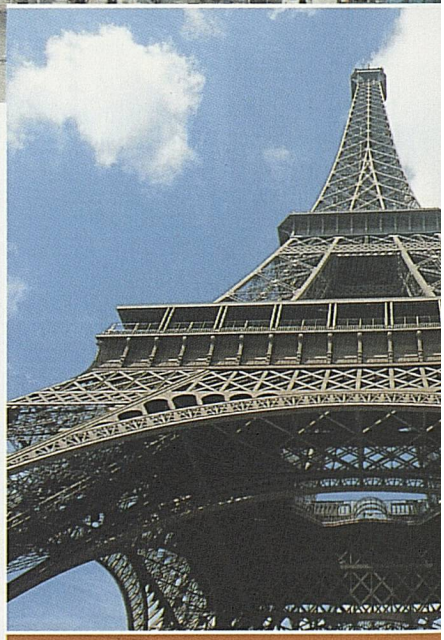
GEB: Die europäische Bahn-Gemeinschaft

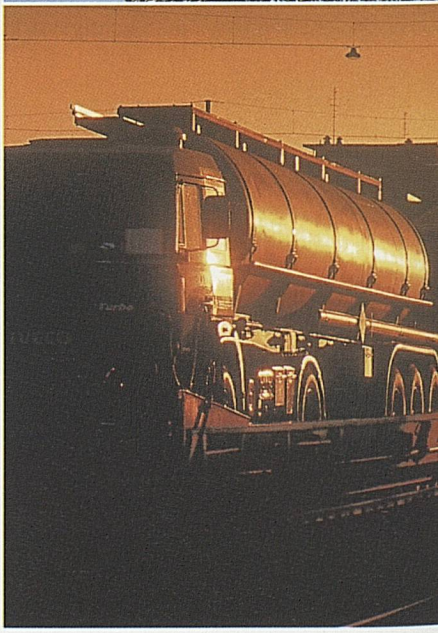
Der Aufbau Europas hingegen wird vor allem durch die Gemeinschaft Europäischer Bahnen (GEB) mitverfolgt, bei der die SBB seit Anfang, d.h. seit der Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG), Mitglied sind. So hatten die SBB seit Jahrzehnten Gelegenheit, die Entwicklung der Europäischen Gemeinschaft im allgemeinen und deren Verkehrspolitik im besonderen zu beobachten. Es gibt wichtige

Europas 12 + 2

British Rail International	British Railways
CFL	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeo
ΣΕ	Organisme des Chemins de fer helléniques
IARNRÓD ÉIREANN Irish Rail	Coras Iompair Eireann
CP	Caminhos de Ferro Portugueses
DB DR	Deutsche Bundesbahn / Deutsche Reichsbahn
DSB	Danske Statsbaner
FS	Ente Ferrovie dello Stato
N.V. NEDERLANDSE SPOORWEGEN	N. V. Nederlandse Spoorwegen
RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
B	Société Nationale des Chemins de fer Belges
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
SBB CFF FFS	Schweizerische Bundesbahnen

Brüssel (Sitz der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen GEB) und Paris (Sitz des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC) spielen für das Bahntransitland Schweiz eine immer wichtigere Rolle.





Gründe, diese sehr genau zu verfolgen. Denn der Verkehr, der als grundlegend für die Realisierung des Gemeinsamen Marktes betrachtet wird, bildet einen besonders sensiblen Bereich.

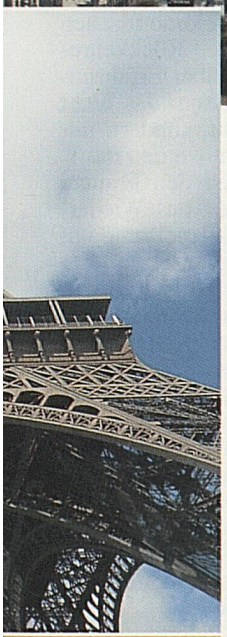
Ein wichtiger Schritt wurde am 29. Juli 1991 getan. Der Ministerrat der EG genehmigte die Richtlinie zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft. Darin werden vier grundlegende Prinzipien festgehalten:

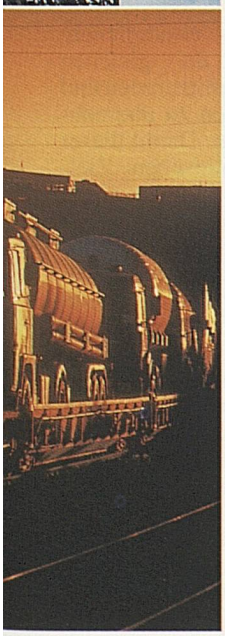
- die unabhängige Geschäftsführung und die kommerzielle Freiheit der Eisenbahnunternehmen
- die buchhalterische, und evtl. auch institutionelle Trennung von Infrastruktur und Betrieb, d. h. Trennung von Aufsichtsbehörde und Unternehmung
- die finanzielle Sanierung der Bahnen
- das Recht auf Zugang zur Eisenbahn-Infrastruktur.

Die Schweiz muss zwar diese vier Grundprinzipien nicht übernehmen, da sie nicht EG-Mitglied ist. Es versteht sich jedoch von selbst, dass die Schweizer Transitbahnen an dieser Richtlinie und vor allem an der Art ihrer Umsetzung ebenfalls sehr interessiert sind. Denn sie sind kommerziell und technisch mit den anderen Bahnen verbunden, und ihre politische, wirtschaftliche und finanzielle Situation unterscheidet sich kaum von der ihrer Nachbarbahnen. Sie beteiligen sich aktiv an den Realisierungsarbeiten und beabsichtigen, die Grundsätze in ihre eigene Politik zu übernehmen. Dies umso mehr, als Teile dieser Richtlinie in der Schweiz bereits angewandt werden, wie beispielsweise die finanzielle Trennung zwischen Betrieb und Infrastruktur.

Die SBB sind auch aktiv an der Ausarbeitung der Pläne für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz beteiligt. Damit soll eine leistungsfähige und sichere Verbindung zu den Netzen sichergestellt werden, die sich jenseits unserer Grenzen entwickeln. Dadurch wird unser Land in dieses rasch wachsende Gewebe integriert, von dem auch die Schweizerinnen und Schweizer profitieren können. Die Projekte, an denen die SBB auf nationaler Ebene arbeiten – Bahn 2000, Alpentransit und die Anschlüsse ans französische TGV-Netz und den deutschen ICE – sind deshalb ebenfalls in diesem Zusammenhang zu sehen.

Im Güterbereich steht die Entwicklung des kombinierten Verkehrs im Vordergrund, bei der die Schweiz eine Pionierrolle gespielt hat und immer noch spielt. Sowohl der schon erwähnte Alpentransit wie auch die Huckepack-Transitkorridore genügen den Randbedingungen, die Bundesrat und Parlament festgelegt haben. Als zweckmässi-





ger Beitrag zur Lösung der Umwelt- und Kapazitätsprobleme, werden sie auch durch die Europäische Gemeinschaft und deren Nachbarländer begrüsst.

Die technische Entwicklung muss mit all diesen Projekten Schritt halten. Auch hier stellen die SBB ihre Kenntnisse und ihre Erfahrung allen europäischen Bahnen zur Verfügung. Das gilt auch für die Hilfe an weniger privilegierte Länder, welche die Bundesbahnen im Rahmen von Entwicklungsprogrammen bei der Modernisierung und der Anpassung an die Kundenbedürfnisse beraten und unterstützen.

Angesichts der raschen Entwicklung und vor allem der Ausweitung der internationalen Zusammenarbeit auf alle Bereiche, ist bei der Generaldirektion SBB die Abteilung «Internationale Beziehungen und Verkehrspolitik» geschaffen worden. Diese befasst sich schwergewichtig mit der Koordination der internationalen Angelegenheiten und gleichzeitig mit der schweizerischen Verkehrspolitik, die damit eng verbunden ist. Ein anderes Anzeichen dafür, wie wichtig dieser Bereich geworden ist, bildet die Wahl des Themas für den sehr positiv aufgenommenen SBB-Kalender für das Jahr 1992: «Europa bahnt sich an». Die SBB bahnen mit...

Bahn + Bus 2000: Mit kleinen Schritten zum grossen Ziel

Drei Ereignisse beeinflussten 1991 die hindernisreiche Fahrt der Bahn 2000. Der vom Parlament verabschiedete dringliche Bundesbeschluss für das neue Plangenehmigungsverfahren, das neue Projektmanagement und die Neubeurteilung des Konzepts Bahn 2000.

Mit der Wahl des Delegierten der Generaldirektion für die Bahn 2000 wurde eine umfassende Reorganisation des Projektmanagements eingeleitet. Erste Projekt- und Kostenanalysen zwingen zu einschneidenden Korrekturen. Steigende Infrastrukturkosten mit langwierigen Planungsabläufen und die höher als in den achtziger Jahren prognostizierten Verkehrszunahmen fordern neue, kreative Lösungen.

Die sich rasch entwickelnde Neigetechnik beim Rollmaterial erlaubt heute eine breitere Auswahl unter verschiedenen Systemen. Erste Versuche mit unterschiedlichen Typen auf kurvenreichen Strecken brachten interessante Resultate. Erweiterte, umfangreiche Studien sollen zeigen, ob vorläufig auf einige Streckenausbauten (wo keine Kapazitätserweiterungen nötig sind) verzichtet werden kann. Geprüft wird deshalb auch, ob allenfalls mit neuer Rollmaterialtechnik die für das Knotensystem von Bahn 2000 notwendigen Fahrzeiten erreicht werden.

Mit dieser Standortbestimmung und Evaluation sämtlicher möglicher Alternativen wird das Grundkonzept Bahn + Bus 2000 nicht in Frage gestellt. Es wird aber das vollzogen, was schon in der Botschaft zu Bahn 2000 vom 16. Dezember 1985 in weiser Voraussicht wie folgt formuliert ist: «Die zeitliche Abfolge der Investitionen richtet sich nicht allein nach bautechnischen, sondern ebensosehr nach unternehmungspolitischen, finanziellen und konjunkturellen Gesichtspunkten... Es kann deshalb nur Schritt für Schritt vorgegangen werden. Im Sinne einer rollenden Planung ist die Realisierung so zu wählen, dass sie veränderten Verhältnissen angepasst werden kann.»