

Internationale Zusammenarbeit

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1995)**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ziel der internationalen Zusammenarbeit der SBB ist das Halten und Verbessern der Position des Schweizer Bahnsystems im internationalen Netz. Weil die Nicht-Mitgliedschaft der Schweiz in der Europäischen Union (EU) das Verhalten der Staaten und Bahnen gegenüber der Schweiz auch innerhalb der internationalen Organisationen bewusst oder unbewusst negativ beeinflusst, wird die Position der Schweiz zunehmend schwieriger. Es braucht zusätzliche Anstrengungen, um überall als Partner voll anerkannt zu werden.

Die Zusammenarbeit der Bahnen in kommerziellen, technischen und operationellen Belangen wickelt sich innerhalb des weltweiten «Internationalen Eisenbahnverbandes» (UIC) ab, dem das «Europäische Eisenbahnforschungsinstitut» (ERRI) angegliedert ist. Als nach wie vor wichtige Transitbahn haben die SBB in dieser Organisation eine starke Position inne. Allerdings wird die Arbeit in dieser Organisation durch die Zunahme ihrer Mitglieder erschwert. Sie ist das Resultat der Aufsplitterung Jugoslawiens und der Sowjetunion sowie der Aufteilung einiger Bahnunternehmen in zwei Gesellschaften (Infrastruktur und Betrieb). Die Erarbeitung gemeinsamer Standpunkte und Lösungen ist dadurch nicht einfacher geworden. Auch aus diesem Grund messen die SBB den bilateralen Kontakten zu den Nachbarbahnen eine ständig wachsende Bedeutung bei.

Umsetzung der Richtlinie 91/440/EG in die Praxis

Die Richtlinie 91/440/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmungen der Gemeinschaft bildet die Grundlage für die gegenwärtige Umstrukturierung der Bahnunternehmungen Europas. In der Schweiz will die Regierung mit der «Bahnreform» und die SBB mit der «Unternehmensreform» diese Richtlinie umsetzen.

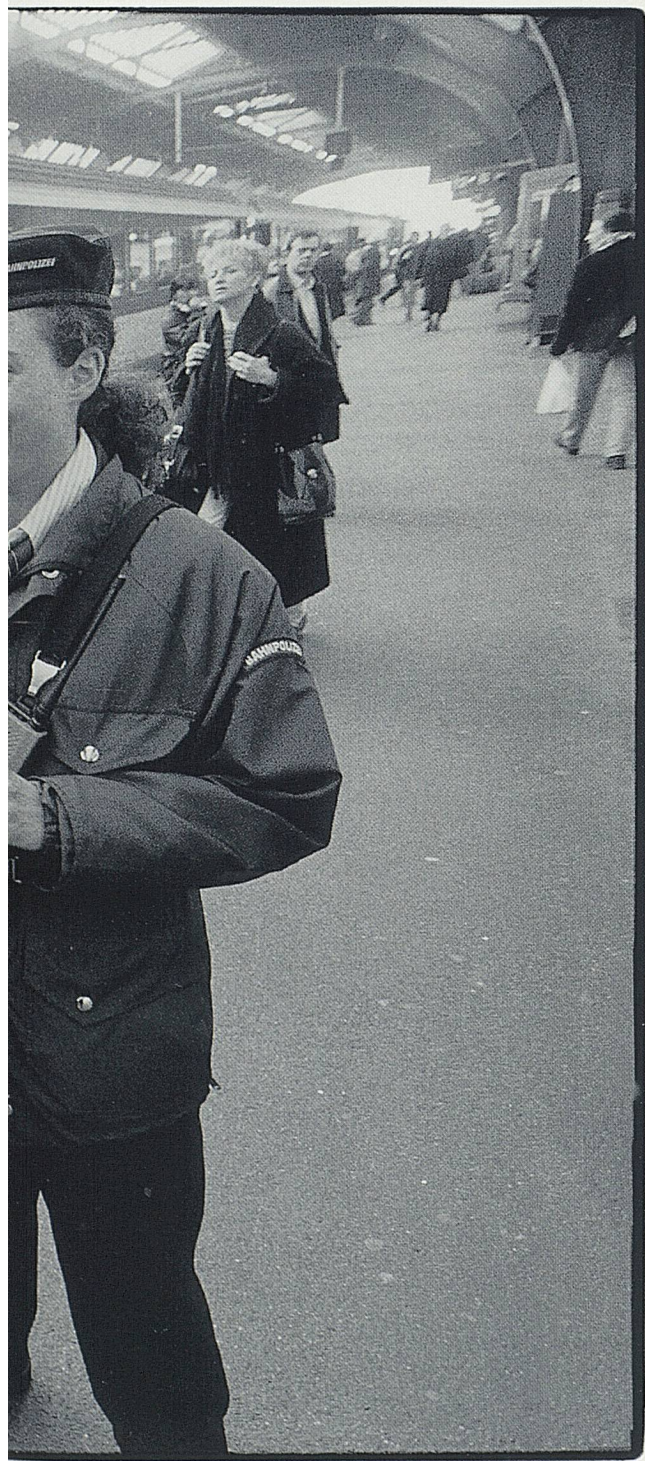
Kernpunkt der Richtlinie ist, nebst der Sanierung der finanziellen Situation der Eisenbahnunternehmen, der «freie» Zugang zu den Infrastrukturen der Bahnen. Allerdings sind diesbezüglich in allen Staaten grosse Anwendungsschwierigkeiten aufgetreten, so dass sich die EU genötigt sah, im Juni zwei zusätzliche Richtlinien zu erlassen.

Die SBB arbeiten im Rahmen der «Gemeinschaft der Europäischen Bahnen» (GEB) an einem «Handbuch» mit, welches den Zugang zu den Infrastrukturen regeln soll. Demnach bedarf die antragstellende Unternehmung einer Lizenz, um als Eisenbahnunternehmung anerkannt zu werden sowie eines Sicherheitszertifikates für die Zuteilung von Fahrplantrassen.

Die Zuteilung von Fahrplantrassen an Dritte setzt eine Umstrukturierung der bisherigen internationalen Fahrplankonferenzen für Personenzüge (EFK) und Güterzüge (EGK) voraus. Die SBB leiten diese auf Ende 1996 abzuschliessende komplexe Arbeit in ihrer Eigenschaft als geschäftsführende Bahn.



Sicherheits-Polizei...
Patrouillierende SBB-Mitarbeiterinnen
und -Mitarbeiter wachen über die
Sicherheit der Bahnkunden im Zug und
in Bahnhöfen. Die heute im Raum
Zürich tätige Bahnpolizei wird bald
auch anderswo auftreten.



Auch die Berechnung der Abgabe für die Benützung der Infrastruktur wirft grosse Probleme auf. Es muss vor allem vermieden werden, dass jede Bahn ein anderes System wählt. Weil die Voraussetzungen allein schon bei der Finanzierung der Infrastruktur aber in jedem Land anders sind, ist die Suche nach einheitlichen Normen schwierig.

Nach Meinung der EU-Kommission muss die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs weiter gehen als dies heute der Fall ist. In ihrem Vorschlag für die Änderung der Richtlinie 91/440/EG sieht die Kommission die Zulassung Dritter für alle Güterverkehrsleistungen (grenzüberschreitend und Kabotage) sowie für den grenzüberschreitenden Personenverkehr vor. Obwohl die Richtlinie schon vier Jahre alt ist, spielen «Dritte» auf dem Eisenbahnnetz bis heute praktisch keine Rolle.

Einbindung des schweizerischen Bahnnetzes in das internationale Netz

Die langfristige Planung der für das transeuropäische Netz erforderlichen Infrastruktur ist grundsätzlich Sache des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, das in der Regel für die Kosten der Studien und Projekte aufkommt. Die SBB sind in diese Planung eingebunden. Am alljährlichen Treffen mit den Generaldirektoren der Nachbarbahnen werden die von den Bahnen gegenüber den Regierungen einzunehmenden Positionen aufeinander abgestimmt.

In einem von den SBB, der DB (Deutsche Bahn AG) und der FS (italienische Staatsbahn) unterzeichneten Positionspapier über die Gestaltung der Bahnverbindungen mit Deutschland ist unter anderem die Vierspur am Oberrhein Richtung Karlsruhe bereits ab Basel enthalten. Das Papier enthält auch eine Absichtserklärung zur Weiterführung des Alpen-

transits in den Raum Mailand, mit Anschluss an die neuen Linien für hohe Geschwindigkeit nach Venedig, Bologna, Genua und Turin.

Ein erstes Treffen zwischen dem französischen und schweizerischen Verkehrsminister führte im Juni 1994 zur Reaktivierung der «Groupe franco-suisse» für die langfristige Planung der Übergänge auf das französische TGV-Netz. Ein zweites Treffen am 5. Oktober 1995 schuf den Rahmen, um mit Frankreich bis 1997 zu einer bilateralen Vereinbarung zu gelangen. Für die Schweiz massgebend ist Art. 7 des Alpentransitbeschlusses vom Oktober 1991 über den Einbezug der Westschweiz mittels Verbindungen von Genf bis Basel.

Sicherheits-Audit...
Fahrzeuge und Ladung werden laufend
von mobilen Gefahrgut-Equipen
kontrolliert. Im Berichtsjahr wurden zu-
dem alle Bahnhöfe auf mögliche
Sicherheitslücken hin abgecheckt.

