

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1995)

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: 22.12.2025

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

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 Bahnunternehmen Europas. In der Schweiz will die Regierung mit der «Bahnreform» und die SBB mit der «Unternehmensreform» diese Richtlinie umsetzen.

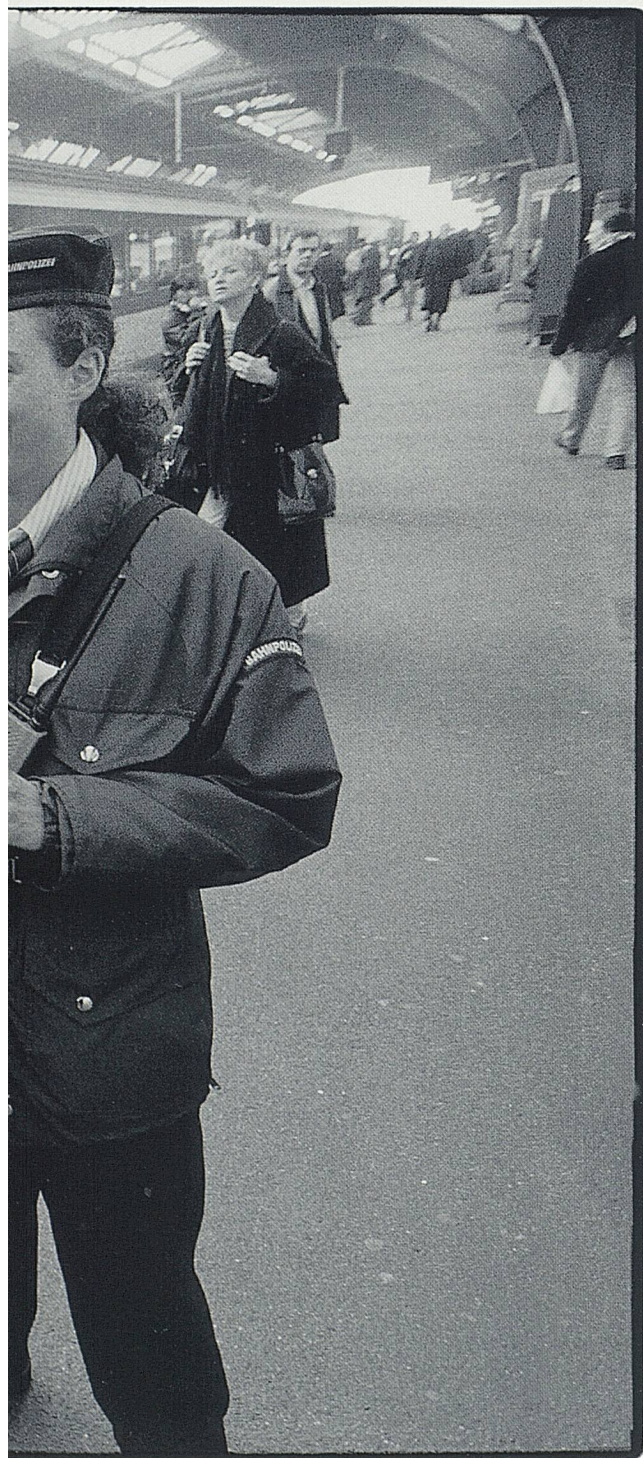
Kernpunkt der Richtlinie ist, nebst der Sanierung der finanziellen Situation der Eisenbahnunternehmen, der «freie» Zugang zu den Infrastrukturen der Bahnen. Allerdings sind diesbezüglich in allen Staaten grosse Anwendungsschwierigkeiten aufgetreten, so dass sich die EU genötigt sah, im Juni zwei zusätzliche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

