



**Rail Restructuring in Europe /
La restructuration des chemins de fer en Europe /
Restrukturierung des Eisenbahnwesens in Europa**

Cette bibliographie est le fruit du travail de coopération des centres de documentation membres du Groupe Documentation de l'UIC.

Les références de cette bibliographie sont issues des bases de données des centres de documentation suivants : CD, CFF/SBB, CP, DB AG, FS, et UIC.

La synthèse a été réalisée par le centre de documentation de l'UIC

Diese Bibliographie ist in Zusammenarbeit mit den Dokumentationszentren und Mitgliedern der UIC-Dokumentationsgruppe entstanden.

Die Literaturhinweise dieser Bibliographie sind den Datenbanken der folgenden Dokumentationszentren entnommen: CD, CP, DB AG, FS, SBB/CFF und UIC

Die Zusammenstellung wurde vom Dokumentationszentrum der UIC realisiert.

This bibliography is the result of cooperation between the member documentation centres of the UIC Documentation Group

The references are taken from the databases of the following documentation centres : CD, CFF/SBB, CP, DB AG, FS and UIC

This compilation was prepared by the UIC Documentation Centre

March 2003 /Mars 2003/ März 2003

1. General / Généralités / Allgemein	3
2. Austria / Autrich / Österreich	12
3. Belgien / Belgique / Belgium	14
4. Bulgaria / Bulgarie / Bulgarien	15
5. Czech Republic / République tchèque / Tschechien.....	16
6. Estonia / Estonie / Estland	18
7. Finland / Finlande / Finnland.....	20
8. France / Frankreich.....	21
9. Germany / Allemagne / Deutschland	25
10. Hungary / Hongrie / Ungarn	31
11. Ireland / Irlande / Irland	32
12. Italy /Italie / Italien	33
13. Latvia / Lettonie / Lettland.....	37
14. Lithuania / Lituanie / Litauen	38
15. Netherlands / Pays-Bas / Niederlande	39
16. Norway / Norvège / Norwegen	40
17. Poland / Pologne / Polen	41
18. Portugal	42
19. Roumania / Roumanie / Roumanien.....	43
20. Russia / Russie / Russland	44
21. Slovakia / Slovaquie / Slowakei	46
22. Spain / Espagne / Spanien	48
23. Sweden / Suède / Schweden.....	50
24. Switzerland / Suisse/ Schweiz	52
25. United Kingdom / Royaume-Uni / Vereinigtes Königreich.....	54
26. The Documentation Centres / Les centres de documentation / Die Dokumentationszentren	56

1. General / Généralités / Allgemein

➤ DEL VAL, Yolanda

La UE quiere acelerar el segundo conjunto de reformas ferroviarias

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol. 40, N. 460, Enero 2003, P 4-6,8, ISSN 1134-1416) ES

L'Union Européenne s'est proposée l'objectif d'accélérer les réformes ferroviaires qui permettront le libre accès et l'interopérabilité. Dans ce but, elle définira des normes nouvelles, compte tenu de la forte résistance opposée par quelques "poids lourds" du secteur ferroviaire. La question est si les réformes prévues pourront ouvrir chemin d'une façon rapide et efficace

CP

➤ **Las relaciones industriales en el ferrocarril de la Unión Europea**

(Líneas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol. 14, N. 282, 2 Enero 2003, P. 4-8) ES

Le système ferroviaire européen traverse une transformation profonde depuis une dizaine d'années. Elle se manifeste avec une intensité différente selon les pays et les entreprises, où des modèles d'organisation diversifiés ont été adoptés. Cependant, dans la plupart des cas une entreprise ferroviaire dominante continue à exister, correspondant aux chemins de fer nationaux et cohabitant, dans certains modèles, avec des entreprises régionales ou locales, soit publiques, soit privées

CP / UIC 10986

➤ Beer, Klaus

Die Zukunft des Schienenverkehrs in Europa

(Deine Bahn, 2003, Nr. 2, S. 67-73) deutsch

Der Eisenbahnmarkt erlebt derzeit eine spannende Entwicklung. Die EU drängt seit der Annahme der Richtlinie 91/440/EWG im Juli 1991 verstärkt darauf, den europäischen Eisenbahnverkehrsmarkt zu liberalisieren und zu öffnen. Die Stärkung der unternehmerischen Selbständigkeit der europäischen Eisenbahnen, die Trennung von Fahrweg und Verkehrsabwicklung, die Öffnung der Schieneninfrastrukturen für einen Wettbewerb von Eisenbahnunternehmen untereinander und die Überführung des öffentlichen Personennahverkehrs in regionale Verantwortung kennzeichnen diese Entwicklung. Der Beitrag beschäftigt sich mit der Zukunft des Schienenverkehrs in Europa und geht dabei auf das "Eisenbahninfrastrukturpaket" der EU, auf die Interoperabilitätsrichtlinien und auf die Sicherheitsanforderungen, die in den "Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)" näher bestimmt werden, ein. Die konsequente Anwendung des Schengen-Abkommens ("Europa ohne Grenzen") soll auch im Eisenbahnverkehr Wirklichkeit werden.

DB AG, I0337122

➤ **Liberalisierung der Schiene steht noch am Anfang**
(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2002, Nr. 155, S. 3) deutsch

Zehn Jahre nach Schaffung des Binnenmarktes in Europa gewähren 10 von 15 EU-Mitgliedstaaten keinen oder nur beschränkten Zugang zu ihren Schienennetzen. Zu dieser ernüchternden Erkenntnis kommt eine Studie der IBM Business Consulting Services, die Prof. Christian Kirchner, Humboldt-Universität Berlin, im Auftrag der Deutschen Bahn AG erstellt hat. Die vergleichende Untersuchung verdichtet standardisierte Kriterien zum "Liberalisierungsindex" Bahn (LIB-Index), der den Marktöffnungsgrad im europäischen Schienenverkehr vergleichbar macht. Bei der Untersuchung wurden drei Ebenen unterschieden: die Ebene des nationalen Rechtsrahmens, die Ebene der tatsächlich vorhandenen Zugangsmöglichkeiten bzw. -barrieren und die Ebene der tatsächlichen Wettbewerbsintensität. Der Beitrag zitiert aus der Kurzfassung der Studie.

DB AG, I0236750

➤ LAMAS, Beatriz

Empresas com vocación europea

(Líneas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol. 13, N. 280, 2 Diciembre 2002, P. 4-9) ES

Les entreprises ferroviaires avancent, depuis quelques années, vers des associations qui puissent leur permettre d'être plus fortes dans le marché international du transport de voyageurs. Ces sociétés sont fondées pour permettre aux opérateurs ferroviaires de démarrer d'un meilleur point de départ lorsque le trafic international de voyageurs sera libéralisé en Europe. La Commission Européenne a fixé en 2003 le moment de lancer les bases pour l'entrée future d'autres opérateurs dans ce marché. Ça commencerait par la rédaction d'un projet de règlement pour améliorer les droits des voyageurs et entamer l'ouverture du transport dans ce domaine

CP

➤ Riessberger, K.

Sind die Bahnen reif fuer die Trennung?

(ZEV + DET Glasers Annalen, Berlin: Georg Siemens , 2001 • .: 12 str.: 544-546 ISSN: 0941-0589) DE

CD

➤ **La théorie de la séparation de l'Union européenne : une bénédiction ou une malédiction**

Trennungsphilosophie der Europäischen Union: Segen oder Fluch?

(LITRA, Berne: LITRA, N.9, 2002-11-01, P.1-7)FR-DE

Il y a plus de dix ans, les pays appartenant à l'Union européenne (UE) ont procédé à une réforme nationale des chemins de fer. Ils mettaient ainsi en œuvre la Directive 91/440/CEE. Jusqu'à ce jour, ces réformes ont évolué de façon fort différentes. Sans avoir procédé à un réexamen ni à une analyse de son concept initial, l'UE a promulgué une nouvelle Directive concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. Or cette Directive repose toujours sur la théorie de la séparation du transport et de l'infrastructure ce qui semblerait être une erreur fondamentale. LITRA publie aujourd'hui cette analyse en lui ajoutant l'état des réformes des chemins de fer en Europe. Ce document s'ajoute à l'ouvrage plus exhaustif publié sous le titre "Philosophie de l'Union européenne en matière de séparation - bénédiction ou malédiction ?".

UIC 10815



➤ Pfund, C.

Separation Philosophy of the European Union : Blessing or curse ? A contribution to the theme of separation of infrastructure from operations

(Trennungsphilosophie der Europäischen Union : Segen oder Fluch ? Beitrag zum Thema Trennung des Verkehrs von der Infrastruktur der Bahn)

(Berne: Litra, 2002, 206P.)EN, DE

Cette étude offre une vue d'ensemble des réformes nationales des chemins de fer en Europe. Huit pays européens ont procédé à la séparation institutionnelle des chemins de fer. La présente publication présente une analyse de la situation dans sept de ces pays : France, Finlande, Portugal, Danemark, Norvège, Suède et Pays-Bas.

CD G 22940, G 22941 / UIC 10810

➤ Pfund, C.

Réforme des chemins de fer 2 : la séparation du transport et de l'infrastructure des chemins de fer ou la théorie de la séparation de l'Union européenne (UE)

Bahnreform 2 : Die Trennung des Verkehrs von der Infrastruktur der Bahn oder die Trennungsphilosophie der Europäischen Union EU

(Informations sur les transports. Série jaune, Berne: Litra, 2002, 34P.)FR, DE

Ce numéro de la "série jaune" publié par LITRA est consacré à la théorie de la séparation de l'UE et à ses conséquences. Il tient compte de l'expérience de sept pays européens ayant introduit la séparation institutionnelle de l'infrastructure et de l'exploitation.

Die Trennung des Eisenbahnverkehrs von der Eisenbahn-Infrastruktur ist eine Kreation der EU. Sie entwickelte ihre ausgeprägte Trennungsphilosophie im Zusammenhang mit der Revitalisierung der Eisenbahnen. Nach einer Beschreibung der politischen Grundlagen und einer Darstellung der Gründe für eine vertikale Integration wendet sich der Autor der praktischen Umsetzung der EU-Politik in zahlreichen europäischen Ländern zu. Die Ergebnisse einer Analyse des LITRA (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr) mit dem Titel "Trennungsphilosophie der Europäischen Union - Segen oder Fluch" werden zusammengefasst. Die Trennungsmodelle sind je nach Land sehr unterschiedlich ausgeprägt. Eine Verwirklichung der Trennungsphilosophie der EU hat allerdings keinem Land außer Problemen etwas gebracht. Der Beitrag schließt mit einer Übersicht über die Situation in der Schweiz und einer Charta für erfolgreiche Bahnen. Er ist (Stand 12/2002) online und kostenlos unter www.litra.ch als PDF-Datei abrufbar.

UIC 10811 / DB AG, I0236378 / CD G 22942, G 22943

➤ **Europe : panorama des entreprises ferroviaires**

(Crescendo Les cahiers, Paris: SNCF. Direction de la Communication, 2002-09, 56P., ISSN 1297-7527)FR

En mars 2003, le fret international sera ouvert à la concurrence sur le réseau trans-européen. D'ici là, les gouvernements des Etats membres devront avoir transcrit les directives de l'UE dans leurs droits respectifs. Cela représente une étape importante dans la construction d'un espace ferroviaire unique où les opérateurs ont déjà commencé à prendre leurs marques. Plusieurs pays ont anticipé cette ouverture des marchés ce qui se traduit par l'émergence de nouveaux entrants face aux entreprises historiques. Ces dernières se restructurent afin d'accroître leur compétitivité et d'étendre leur activité hors de leur pays d'origine. Ce hors série dresse un tableau du transport ferroviaire en Europe en dehors de la France. Les principales entreprises ferroviaires européennes y sont présentées sous forme de fiches analytiques.

UIC 10789



➤ LAMAS, Beatriz

Canon de infraestructura : su aplicación en Europa

(Líneas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol. 13, N. 272, 15 Julio 2002, P. 4-11) ES

Le système ferroviaire européen vit un profond processus de transformation par l'arrivée d'opérateurs privés. Afin de faciliter l'ouverture du marché à la concurrence, il est nécessaire d'établir des normes qui garantissent une gestion équitable et transparente pour l'utilisation des infrastructures. C'est l'objectif de la directive 2001/14/CE. Pour éviter une situation de monopole et que seul le gestionnaire fixe le prix d'accès aux infrastructures, certains pays, l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, la Suède, la Norvège, le Danemark, la Hollande, le Portugal et l'Italie ont recours à un organisme régulateur. En France, les coûts d'accès sont calculés par RFF, gestionnaire des infrastructures, et doivent être ensuite approuvés par le Ministère des Transports, en Angleterre ils dépendent de l'organisme SRA (Strategic Rail Authority). Dans tous les cas il est nécessaire d'établir une stratégie commune afin de créer un système ferroviaire européen unique. Les objectifs ont été définis par l'UIC, la CCFE (communauté des chemins de fer européens), l'UITP et l'UNIFE (union des industries ferroviaires). L'article présente la situation actuelle en France, en Allemagne, au Royaume-Uni et en Suède. Il est suivi d'une réflexion de l'économiste Aurora Ruiz Rúa sur les questions économiques liées aux règles d'accès aux infrastructures ferroviaires

Das europäische Eisenbahnsystem befindet sich im Umbruch. Die Trennung von Netz und Betrieb bildet die Grundlage für einen freien Markt mit privaten Betreibern und einer diskriminierungsfreien Trassenvergabe. Die EU-Richtlinie 2001/14/EG zielt auf den Erlass von Bestimmungen über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, wobei die Festlegung der Trassenpreise eine wesentliche Rolle spielt - insbesondere, wenn Dritte Zugang zur Infrastruktur erhalten. Bislang ist die Lage in Europa uneinheitlich. Im Einzelnen dargestellt werden die Entwicklungen in Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Schweden.

CP/ UIC 10439 / DB AG, I0236415

➤ Blaze, J.

Railway business models continue to evolve

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, N.S, 2002, P.71-77, ISSN 0744-5326)EN

L'article décrit trois modèles différents d'organisation des entreprises et leur évolution actuelle : le phénomène progressif de séparation de l'infrastructure et de l'exploitation en Europe, la privatisation ferroviaire en Grande-Bretagne et en Amérique du Nord, l'existence d'entreprises privées de fret et d'entreprises publiques pour le transport de voyageurs.

Mit der Trennung von Infrastruktur und Betrieb bei den Bahnen Westeuropas (außer Großbritannien), der Bahnprivatisierung in Großbritannien und der Mischung aus privatem Güterverkehr und öffentlichem Personenverkehr in Nordamerika sind drei unterschiedliche Geschäftsmodelle entstanden. Diese Modelle und ihre Unterschiede werden im Beitrag analysiert, wobei auch auf Verschiedenheit innerhalb der USA in dicht und weniger dicht besiedelten Staaten sowie zwischen den USA und Kanada eingegangen wird.

UIC 10632 / DB AG, I0235921

➤ Sozda, Tadeus

Tendencii na razvitie na zelezopatnija transport v stranite clenk na OSZD

(Entwicklungstendenzen für das Eisenbahnwesen in den OSZD-Mitgliedsländern)
(Zelezopaten transport, 2002, Nr. 5, S. 7-10) russisch



Der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSZD bzw. OSShD) gehören Eisenbahnen aus 25 Ländern Europas und Asiens an. Im Handlungszentrum der OSZD stehen derzeit die Förderung der transkontinentalen Transporte. Zahlreiche Dokumente wurden auch in Zusammenarbeit mit der UIC und anderen Organisationen erarbeitet. Neue Entwicklungstendenzen sind durch die bei allen Bahnen vorgesehenen Reformen und den angestrebten EU-Beitritt einiger Mitgliedsbahnen erkennbar. Für Polen, Russland und China werden die derzeit laufenden Umstrukturierungsprozesse gesondert beschrieben.

DB AG, I0234650

➤ Viegas Zoze, Manuel; Makario, Rosario

Badesceto na evropejskite zeleznici: pravo i organizacionno razvitie

(Die Zukunft der europäischen Eisenbahnen: rechtliche und organisatorische Entwicklung)
(Zelezopaten transport, 2002, Nr. 7/8, S. 11-14) russisch

Die Eisenbahnen der EU-Mitgliedsländer befinden sich in einem Umstrukturierungsprozess, der u.a. durch die Öffnung des Netzes für andere Wettbewerber und das Ausbleiben staatlicher Subventionen ausgelöst wird. Die Bahnen passen ihre Organisationsstruktur den neuen Bedingungen an. Die rechtlichen Grundlagen für die Reformen müssen geschaffen werden. Für eine Strukturanpassung werden 4 Modelle und die beeinflussenden Faktoren (Verkehrswesen, Umwelt, Ökonomie und Gesellschaft) beschrieben. Es werden 3 Entscheidungsebenen für die Steuerung der Eisenbahn genannt und die dafür gültigen Modelle zugeordnet.

DB AG, I0235393

➤ Ebeling, Klaus;

Europe's railways and the alliance option

Les chemins de fer européens sur la voie des alliances

Europas Eisenbahnen im Zeichen von Allianzen

(Rail international - Schienen der Welt , 2001, Nr. 12, S. 147-156) deutsch

Bahnunternehmen in Europa arbeiten seit Jahrzehnten eng zusammen. Die neuen Wettbewerbsbedingungen erfordern neue Formen der Interoperabilität, die durch die Verkehrspolitik der EU gefördert werden. Im Beitrag wird ausführlich auf die neuen Formen der Zusammenarbeit zwischen den Bahnen und auf die unternehmerischen Kooperation von Bahnunternehmen eingegangen. Dabei werden Chancen und Risiken der Trennung von Netz und Fahrzeug, des freien Netzzugangs durch andere Bahnen oder private Gesellschaften sowie die Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen behandelt.

Cet article retrace les différentes phases et stratégies de la coopération internationale entre les chemins de fer européens depuis la fin des années 50 jusqu'aux accords les plus récents passés entre les entreprises ferroviaires. Cette intervention fait partie du sous-thème II du Congrès ferroviaire mondial AICCF/UIC/CEMT qui s'est tenu à Vienne du 25 au 28 septembre 2001.

DB AG, I0134151 / **UIC** 10175

➤ Bennett, S.

EU plans radical new laws to encourage open access

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, N.S, 2002, P.23-26, ISSN 0744-5326)EN

L'Union Européenne a prévu d'accélérer la lente progression des chemins de fer vers le libre accès et l'interopérabilité en imposant un nouveau paquet ferroviaire. L'auteur demande si les réformes prévues peuvent être appliquées rapidement et efficacement étant donné que la résistance est forte du côté des entreprises ferroviaires.

Die Zusammenführung der unterschiedlichen nationalen Eisenbahnnetze zu einem einheitlichen effizienten Netz mit freien Zugangsmöglichkeiten läuft sehr langsam an. Der Service, der den Kunden im Reise- und im Güterverkehr angeboten wird, ist nur mittelmäßig. Es werden die bisherigen und die geplanten Schritte der EU zur Unterstützung und Beschleunigung des o. g. Vorhabens beschrieben. Ein Schritt wird dabei die geplante Einführung des Transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetzes (TEN) im Mai 2003 sein. Geplant ist auch die Bildung einer Europäischen Eisenbahnagentur (European Railway Agency) ab 2004/2005, die sich mit der Interoperabilität und Sicherheitsfragen beschäftigen soll. Die Aufgaben dieser Agentur, mit einer geplanten Belegschaft von etwa 100 Beschäftigten, sowie weitere vorgesehene Maßnahmen werden im Beitrag erläutert.

UIC 10620 / DB AG, I0235906

➤ Gürtlich, Gerhard H.

Liberalisierung im Schienenverkehr am Beispiel Infrastrukturbenutzungsentgelt

(Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft ÖZV, 2002, Nr. 2, S. 8-12) deutsch

Die EU-Kommission hat die Eisenbahnverkehrspolitik zuletzt durch das so genannte Eisenbahninfrastrukturpaket I - bestehend aus drei Richtlinien - weiterentwickelt: Richtlinie 2001/12/EG vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, Richtlinie 2001/13/EG vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und Richtlinie 2001/14/EG vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn. Die Inhalte der Richtlinien sowie die Bestimmungen der Richtlinie 2001/14/EG zur Höhe des Infrastrukturbenutzungsentgelts zusammen mit den Anmerkungen zu den verwendeten Kostenbegriffen sowie zur Kostenanlastung und Faktorallokation werden im Beitrag vorgestellt und kritisch diskutiert.

DB AG, I0236373

➤ **La réforme ferroviaire : réglementation des marchés de transport marchandises**

Railway Reform : regulation of freight transport market

(CEMT, Paris, 2001, 1 vol., 159 p., ISBN 92-821-2272-7)

Cette publication examine les formes que la réglementation des marchés de fret ferroviaire doit prendre en vue de promouvoir l'efficacité des chemins de fer, et de l'économie en général. Les monopoles, les économies d'échelle, la concurrence, les fusions, la propriété et la structure de l'industrie ferroviaire sont analysés, ainsi que les différentes expériences menées en Amérique du Nord, en Australie, au Japon, dans l'Union Européenne et dans les pays d'Europe de l'Est ou de l'Ouest. Les besoins en réglementation diffèrent selon le marché étudié, et les contraintes politiques ne permettent pas de transférer les modèles de réformes en bloc d'un continent à l'autre. Cependant, il est possible de tirer des leçons des actions menées dans ces pays et de les intégrer dans les réformes qui sont actuellement à l'examen dans tous les pays de la CEMT et de l'OCDE

CP / UIC 09085 / SBB 1.6567

➤ Viegas, J.

The way ahead for European railways : regulatory and organisational trends

(L'avenir des chemins de fer européens : l'évolution réglementaire et organisationnelle)

(Die Zukunft der europäischen Bahnen: rechtliche und organisatorische Entwicklung)

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.12, 2001-12, P.213-219)FR, EN, DE

La restructuration du cadre réglementaire et des structures organisationnelles est essentielle pour permettre au secteur ferroviaire de relever les défis et de saisir les opportunités offertes par le marché. Cette intervention fait partie du sous-thème V du Congrès ferroviaire mondial AICCF/UIC/CEMT qui s'est tenu à Vienne du 25 au 28 septembre 2001.

UIC 10192



➤ Obermauer, A.

National railway reform in Japan and the EU : evaluation of institutional changes

(Japan Railway and Transport Review, Tokyo 151-8578: East Japan Railway Culture Foundation, N.29, 2001-12, P.24-31)EN

La première partie fournit un aperçu des similitudes et des différences entre le Japon et les pays européens dans les objectifs des réformes et des mesures prises. Il analyse l'impact direct sur les anciennes compagnies nationales de chemin de fer et le niveau de privatisation. D'autre part, sont également comparées l'entrée sur le marché de réseaux tiers et la tarification de l'infrastructure. La dernière partie de l'article examine les changements institutionnels résultant de ces mesures.

UIC 09854

09778

➤ Dalton, G.

A perspective of the future organisation of railways in Europe

(European Railway Review, London: Ruysell Publishing , Vol.7, N.4, 2001-11, P.65-72, ISSN 1351-1599)EN

Bilan de 10 ans d'expériences depuis la publication de la Directive européenne 91/440 et présentation de quelques perspectives d'avenir.

UIC 09778 / CD

➤ Abbott, J.

European railways slowly open up

(Modern railways, Hersham, Surrey: Ian Allan, Vol.58, N.637, 2001-10, P.42-45, ISSN 0026-8356)EN

Les chemins de fer en Europe subissent des changements (restructuration, libéralisation). L'article présente le rôle et les objectifs actuels de l'Union Européenne en matière de transport européen. Sont notamment décrits la directive 91/440, le paquet infrastructure (directive 2001/12 établissant le principe d'accès libre au fret international et la création d'organismes notifiés), l'adoption de normes techniques (ERTMS, ETCS).

UIC 09562

➤ **Separation issue not resolved**

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business Information, Vol. 157, N. 6, June 2001, P. 365, ISSN 0373-5346) EN

Of all the changes thrust on the world's railways in the last decade of the 20th century, separating operations from infrastructure was fundamental. Embraced by few and denigrated by many, separation generated more controversy than any other topic.

CP



➤ Cesarini, A.

Le conseguenze dell'approvazione del "pacchetto infrastructure" : come cambiano le "regole del gioco"

Consequences of the "infrastructure package" : how the "rules of the game" will change

(Fermerci, Rome: Ferrovie dello stato SPA, Vol.21, N.3, 2001-06, P.XI-XIII)IT-EN-DE

Les trois dernières directives (2001/12/CE modifiant la 91/440, 2001/13/CE modifiant la 95/18 et 2001/14/CE) adoptées par l'Union européenne devront être transposées d'ici le 15 mars 2003 dans l'ensemble des pays membres. Quel nouveau rôle auront à tenir les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les gouvernements ?

UIC 9421

➤ **Réforme des chemins de fer 2 : séparation juridique ou intégration verticale?**

Bahnreform 2 : Rechtliche Trennung oder vertikale Integration ?

(Informations sur les transports, Bern: Service d'information pour les transports publics, N.4, 2001-05-04, P.1-9)FR-DE

La séparation totale (au sens juridique du terme) entre le domaine du transport et celui de l'infrastructure, est un sujet qui divise le monde politique européen. Pourtant toutes les entreprises ferroviaires privées qui opèrent avec succès dans le monde sont des entreprises verticalement intégrées. L'intégration verticale est garante d'un accroissement de l'efficacité d'une sécurité et d'une qualité de prestations assurées par un organisme unique, ainsi que du développement technologique du système. C'est ce qui ressort entre autres de cet article et de la publication de LITRA datée du 4 mai 2001 qui définit huit points constituant la "Charte pour des chemins de fer prospères".

UIC 9297

➤ Van de Velde, D.M.

Changing trains, railway reform and the role of competition : the experience of six countries

(Vermont: Ashgate, 1999, 364P.)EN

L'ouvrage traite de la réforme ferroviaire en Grande Bretagne, Suède, Allemagne, Suisse, Japon et France. Sont soulevés les points suivants : présentation de l'organisation du transport de passagers (résumé des lois les plus significatives et des réglementations), description des formes de concurrence présentes ou planifiées, présentation des choix prioritaires dans chacun des pays, présentation d'études de cas significatives du point de vue des conséquences sur les entreprises, passagers et au niveau des gouvernements.

UIC 9502

➤ Meyer, A.

Wettbewerb auf der Schiene und Zugang zum Schienennetz aus Sicht der EU

(Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Wien: Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, 1999, Vol. 45, N. 1-2, p. 9-13) DE

CD

➤ Mercurio R., Martinez M.

Il trasporto ferroviario europeo. Organizzazione e regolazione del mercato: una ricerca CESIT

(Le transport ferroviaire européen. Organisation et régulation du marché : une recherche du CESIT)

(Rome, Gangemi, 1999)

Le passage des entreprises ferroviaire européennes dans un régime de concurrence: Les différences dans les modèles des organisation des entreprises et entre les différentes lois (régionales et nationales) qui réglementent les chemins de fer.

FS

➤ CESIT

Liberalizzazione e organizzazione del trasporto ferroviario in Europa

(Libéralisation et organisation du transport ferroviaire en Europe)

(Rome, Gangemi, 1998)

La séparation de la gestion et des infrastructures et celle de l'exploitation du transport. Les difficultés que les grandes entreprises publiques qui ont géré jusqu'à aujourd'hui le transport par voie ferrée.

FS

➤ NOMISMA

Liberalizzazione e privatizzazione delle ferrovie europee

(Libéralisation et privatisation des chemins de fer européens)

(Florence, Vallecchi, 1997)

FS

2. Austria / Autrich / Österreich

➤ Riedle, Hubert;

Bahnreformen transalpin - Österreich und die Schweiz im Vergleich

(Eisenbahn-Revue international, 2002, Nr. 6, S. 269-274) deutsch

Unter den zahlreichen westeuropäischen Eisenbahnsystemen, die seit den neunziger Jahren einen Reformprozess durchlaufen, gelten das österreichische und schweizerische im allgemeinen als relativ erfolgreich - erfolgreicher jedenfalls als die vielfach größeren Nachbarbahnen in Deutschland, Frankreich oder Italien. Anhand einiger Kenndaten zur Ausgangslage der Eisenbahnen in Österreich und der Schweiz aus dem Jahr 1997 ist erkennbar, dass die Eisenbahn im Verkehrssystem beider Länder keine Nebenrolle spielt - beide verfügen zwar über keine eigenen Hochgeschwindigkeitszüge, dafür aber über feinmaschige Schienennetze, eine "bürgerne" Bedienung auch kleinerer Ortschaften im Taktverkehr und intakte Anschlussgleisnetze, die auch eine Bedienung der kleineren und mittleren Verläder im Güterverkehr erlauben. Zur Debatte stand bisher nicht, wie bei der DB AG, der Rückzug aus dem Einzelwagenverkehr. Im Beitrag werden die Ausgangslage der beiden Bahnen SBB und ÖBB, die Situation der "Staatsbahnen", die Liberalisierung des Netzzugangs und die Leistungen des service public im Regionalverkehr beschrieben. Ein ausführlicher Ausblick rundet den Beitrag ab.

DB AG, I0234134

➤ **Ab 2003 wird es ernst**

(Verkehr, 2002, Nr. 26 A, S. 2) deutsch

Der österreichische Verkehrsminister Reichhold plädiert für eine Konzernstruktur als künftige Organisationsform der ÖBB. Ob die Sondergesellschaften HL-AG und Brenner Eisenbahn GmbH (BEG) weiterhin selbständig bleiben sollen, ist noch offen. Die Schieneninfrastrukturgesellschaft SCHIG könnte entweder nach einer Umschuldung als Gesellschaft bestehen bleiben und weitere Aufgaben von den ÖBB übernehmen, die nicht mehr EU-konform wären, oder aber in den ÖBB aufgehen. In letzterem Fall ist die Einrichtung eines eigenen Finanzvorstandes vorgesehen.

DB AG, I0235209

Die Zukunft der ÖBB

(Eisenbahn Österreich, 2002, Nr. 7, S. 347) deutsch

Schon seit geraumer Zeit arbeiten die politischen Entscheidungsträger an einer Änderung der Organisationsstruktur der ÖBB, wobei eigentlich immer nur die Frage einer totalen Zerschlagung oder der Beibehaltung eines - zumindest firmenrechtlich - einheitlichen Unternehmens diskutiert wird. Die EU verlangt im Sinne der Liberalisierung des Schienenverkehrs den freien Netzzugang. In diesem Zusammenhang gibt es zahlreiche Vorgaben: Unter anderem sind die Kostenzuordnung für Infrastruktur und Absatz transparent zu machen, um staatliche Quersubventionierungen zu verhindern, und für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sicherzustellen. Hinzu kommen noch finanztechnische Auflagen im Zusammenhang mit den so genannten Maastricht-Kriterien. Der Beitrag schildert den Stand der Überlegungen zur neuen Organisationsstruktur der ÖBB.

DB AG, I0234539

➤ Mueller, J.

Zug fuer OBB-Teilung abgefahren

(Verkehr, Wien: Bohmann Druck, 2002, Vol. 57, N. 13A, p. 2 ISSN: 0254-5314) DE

CD

➤ **Separation finds another fan**

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business Information, Vol. 157, N. 1, January 2001, P. 16, ISSN 0373-5346) EN

Until now Austria had interpreted Directives on separation of infrastructure and operations somewhat loosely – and indeed it was not alone. Now the newly-appointed Transport Minister has told that she intends to see the rulings fully implemented.

CP

3. Belgien / Belgique / Belgium

➤ Dahm, Christian

Belgien verschläft eine Entwicklung

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2003, Nr. 15, S. 3) deutsch

ABX Logistics wurde 1993 als Tochter der belgischen Bahnen für den nationalen Verkehr gegründet. 1998 begann die Expansion über die Landesgrenzen hinaus. 2003 zählt ABX Logistics mit 16 000 Beschäftigten und 500 Standorten in 36 Ländern zu den weltweit führenden Logistanbietern. Der Umsatz für 2001 betrug 2,91 Mrd. Euro bei einem Nettoverlust von 93,6 Mio. Euro. Das Interview mit dem scheidenden ABX-Chef Etienne Schouppe behandelt die Themen Restrukturierungsplan für ABX zum Erreichen der Rentabilität bis 2004, Gewinnung von privaten Investoren und die Bedeutung eines eigenen Logistik- und Lieferunternehmens für die SNCB, um nicht im Wettbewerb ihre Selbständigkeit zu verlieren.

DB AG, I0337117

➤ Simoneau, A.

Crise belge, la réforme de la SNCB en débat : un certain front du refus

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2818, 2001-10-24, P.18-19, ISSN 0042-5478)FR

Le Parlement belge doit examiner à la fin du mois d'octobre 2001 la réorganisation de la SNCB, application des règles de "corporate gouvernance" demandées par la vice-premier ministre écologiste chargée des transports. Un projet que contestent les principaux syndicats.

UIC 09624

➤ Bennett, S.

Schouppe fights to save SNCB from separation

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.41, N.4, 2001-04, P.25-26, ISSN 0744-5326)EN

Les chemins de fer belges semblent déterminer à tenir bon face aux pressions de l'Union européenne en faveur de la séparation complète. La SNCB met en avant le fait que cela précipiterait le déclin des services ferroviaires en Belgique.

UIC 09216

4. Bulgaria / Bulgarie / Bulgarien

➤ Ananiev, Vasko;

Novy v zmoznosti za upravlenie procesite na presttrukurivane na zelezop tnija transport

(Neue Möglichkeiten zur Leitung der Umstrukturierungsprozesse im Eisenbahnwesen)

(Zelezopaten transport, 2002, Nr. 5, S. 4-6) bulgarisch

Die Bulgarischen Eisenbahnen (BDZ) stehen vor einschneidenden Umstrukturierungsprozessen, um sie auf dem liberalisierten europäischen und innerstaatlichen Verkehrsmarkt wettbewerbsfähig zu machen. Ein wesentlicher Aspekt der Reformen ist auch hier die Trennung von Infrastruktur und Bef rderungprozess. Um diese Vorgänge optimal zu steuern, wird ein schrittweises Vorgehen empfohlen. Das entwickelte Modell beinhaltet 4 Etappen, für die jeweils die einzelnen Elemente sowie deren Funktionen und Handlungsstränge beschrieben werden.

DB AG, I0234649

5. Czech Republic / République tchèque / Tschechien

➤ Zeleny, D.

Transformation of Czech railways

(European Railway Review, Brasted: Russel, Vol.8, N.4, 2002, P.21-25, ISSN 1351-1599)EN

Présentation des changements qui ont eu lieu depuis la création des chemins de fer tchèques en 1993.

UIC 10784

➤ Bennett, S.

Czech railways faces radical restructuring

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, N.S, 2002, P.39-41, ISSN 0744-5326)EN

Le réseau ferroviaire de la République tchèque va subir des changements radicaux. L'infrastructure (SZDC) et l'exploitation (CD) vont être complètement séparés et un nouveau commencement est prévu pour les services passagers et fret début 2003.

Bei den Tschechischen Eisenbahnen (CD) vollzieht sich zur Zeit ein grundsätzlicher Wandel. Infrastruktur und Betrieb werden konsequent getrennt. Ein Neustart ist für den Personenverkehr und den Güterverkehr ab Januar 2003 geplant. Die Struktur der neuen CD basiert auf dem Modell der DB AG. Die Aufsichtsorgane werden jedoch größere Befugnisse und Aufgabenbereiche erhalten als dies bei der DB der Fall ist. So werden z. B. die Trassenpreise vom Finanzministerium vorgegeben werden. Die Situation bei den CD und die vorgesehenen Maßnahmen werden erläutert

DB AG, I0235918 / **UIC** 10629

➤ Sterba, R.

Umwandlung der Tschechischen Staatsbahnen in eine AG

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.53, N.3, 2002-03, P.37-39, ISSN 0013-2810)DE

Une nouvelle loi spéciale doit assurer l'évolution des chemins de fer tchèques en une entreprise moderne, opérant de manière économique et dotée d'une base financière saine. En outre, le principe de la prise en charge, par l'Etat, du fonctionnement du réseau ferré sera applicable comme pour les routes.

Das Parlament der Tschechischen Republik hat zum Jahreswechsel 2001/2002 das Gesetz über die Aktiengesellschaft Tschechische Bahnen (CD AG), die Staatsbehörde "Verwaltung des Eisenbahnverkehrsweges" (VEVW) und über die wechselseitigen Beziehungen beider Organisationen zueinander genehmigt. Das Sondergesetz regelt die Reorganisation der bestehenden Staatsbahn CD in eine vom Staat unternehmerisch unabhängige Handelsgesellschaft mit verstärkter Wettbewerbsfähigkeit am Verkehrsmarkt Mitteleuropas und Einsetzung der juristischen Person VEVW, die mit der Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastruktur und anderem Staatsvermögen beauftragt ist, sowie die rechtlichen Beziehungen zwischen den neuen Gesellschaften. Die Details der Reform und rechtlichen Umwandlung der Staatsbahn CD werden im Beitrag geschildert.

DB AG, I0233234 / **UIC** 09971



➤ Stochl, Vladimir

Novy navrh cen za pouziti zeleznicni dopravní cesty

(Ein neuer Preisvorschlag für die Nutzung der Eisenbahn-Verkehrswege)

(Doprava, 2002, Nr. 3, S. 19-22) tschechisch

Nachdem sich die derzeitige Berechnung der Trassenpreise als unzulänglich erwies, wurde zwischen den Ministerien für Verkehr und für Finanzen Tschechiens eine Novellierung ausgehandelt, die jedoch nicht bestätigt wurde. Zwischenzeitlich kam es zur Revision der betreffenden EU-Richtlinien, deren neue Inhalte zu berücksichtigen waren und schließlich werden durch die am 01.01.2003 in Kraft tretende Trennung zwischen Betrieb und Netz (der Tschechischen Staatsbahnen, CD) neue Tatsachen geschaffen. Da die bisherige (bemängelte) Berechnungsmethode auf den Leistungskennziffern Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer beruhte, basiert der neue Vorschlag auf der Leistungskennziffer Achskilometer und der mittleren Achsenzahl eines Zuges. Die Berechnungsformeln sind in den einzelnen Schritten dargestellt.

DB AG, I0235527

➤ Stoužil, Pavel

Zakon o akciové společnosti České dráhy s komentářem

(Gesetz über die Aktiengesellschaft Tschechische Bahnen mit Kommentar)

(Doprava, 2002, Nr. 1, Beilage C-W) tschechisch

Das tschechische Parlament hat am 02.02.2002 das "Gesetz über die AG Tschechische Bahnen" angenommen. Das Gesetz legt fest, dass die CD zum 01.01.2003 in eine AG umgewandelt und dass gleichzeitig die staatliche Organisation "Verwaltung der Eisenbahn-Verkehrswege" (SZDC) gegründet wird. Aufsichtsorgane für diese Organisationen sind der Aufsichtsrat der CD und der Verwaltungsrat der SZDC. Das Gesetz bestimmt was unter den Begriff "Verkehrswege" fällt und was davon ausgenommen ist. So ist in einer Anlage detailliert jenes Eigentum aufgeführt, das durch Verkauf zur Deckung der Verpflichtungen des derzeitigen Staatsbetriebes CD beitragen soll. Es umfasst nicht genutztes Bahngelände, Sozialeinrichtungen (Polikliniken, Kulturhäuser), Materiallager und zwei stillgelegte Lokalbahnen in Nordböhmen. In einem Kommentar zum Gesetz wird konstatiert, dass durch das Gesetz die Harmonisierung des tschechischen Verkehrsmarktes noch nicht gelöst ist, dass aber durch die Trennung von Betrieb und Netz den EU-Richtlinien entsprochen wird, was die Aufnahme der CR in die EU begünstigen wird.

DB AG, I0235510

➤ Sterba, R.

Die Staatsbahn in Tschechien erwartet ihre Renaissance

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.51, N.5, 2000-05, P.52-57, ISSN 0013-2810)DE

Les chemins de fer tchèques qui possèdent une longue tradition ferroviaire mettent en œuvre une réforme dans le but d'adapter leur réseau aux exigences de l'économie de marché ainsi qu'aux règles de l'Union européenne.

UIC 08419

6. Estonia / Estonie / Estland

➤ Burkhardt, E.A.

Estonian railways: one year later

(European Railway Review, Brasted: Russel, Vol.8, N.4, 2002, P.29-32, ISSN 1351-1599)EN

La privatisation des chemins de fer estoniens s'est terminée le 31 août 2001. A cette date, le Baltic Rail Services (BRS) un consortium d'investisseurs estonien, britannique et américain, ont terminé l'achat à hauteur de 66% des actions de Eesti Raudtee (EVR) auprès du gouvernement estonien. Un an après, selon le Président du conseil de surveillance des chemins de fer estoniens, la privatisation semble être un succès sans réserve. L'article présente les avancées réalisées en matière de matériel roulant (investissements et réparations), d'infrastructure (modernisation, maintenance), de trafic (redynamisation du trafic fret transfrontalier avec la Russie) et de management (plan d'investissement, plan social, gestion de la sécurité).

Die Privatisierung der Estländischen Eisenbahnen wurde am 31. August 2001 abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt erwarb die Baltic Rail Services (BRS), ein Konsortium estländischer, britischer und amerikanischer Investoren, die noch freien 66% Anteile der Eesti Raudtee (EVR) von der Estländischen Regierung. Diese Privatisierung war ein uneingeschränkter Erfolg, auch wenn die breite Öffentlichkeit und die politische Opposition sich dagegen ausgesprochen hatten. Im Rahmen des BRS-Geschäftsplans wurden alle alten Lokomotiven der Sowjet-Ära durch umgebaute Lokomotiven aus Nordamerika ersetzt, die von der General Electric Co. modernisiert worden waren. Auch die Infrastruktur wurde, soweit erforderlich, modernisiert. Im Verkehr zwischen Russland und den Estländischen Häfen konnte eine Steigerung von nahezu 20% erreicht werden. Die durchgeführten Maßnahmen und erzielten Ergebnisse werden beschrieben.

DB AG, I0236809 / UIC 10786

➤ Burkhardt, E. et Posner, H.

International best practice takes root in Europe

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, Vol.158, N.3, 2002-03, P.141-143, ISSN 0373-5346)EN

La privatisation d'une partie l'ancien réseau soviétique a profité à l'Estonie en matière de pratique internationale. Les investissements dans le renouvellement du parc de locomotives ainsi que dans l'amélioration de l'infrastructure sont en voie de transformer la physionomie de l'activité fret et voyageurs de l'Estonie. Les chemins de fer estoniens restent propriétaires de l'infrastructure ferroviaire et de nouveaux opérateurs arrivent sur le marché. L'article décrit le processus de privatisation des EVR (Estonian Railways), leur réorganisation actuelle, les projets d'amélioration (sécurité, investissement en matériel roulant, amélioration de l'infrastructure).

Die erste Privatisierung eines Teils des früheren sowjetischen Bahnnetzes hat zur Folge, dass mit dem so genannten Baltic Rail Services Konsortium internationale Erfahrungen und Praktiken nach Estland kommen. Investitionen für Lokomotiven und Infrastrukturverbesserungen verändern die geschäftlichen Aussichten für das estnische Transitgütergeschäft, da Kunden und Finanzmärkte wieder mehr Vertrauen gewonnen haben. Die Estnischen Eisenbahnen (EVR) bleiben Besitzer der Bahninfrastruktur, aber es entsteht Konkurrenz durch Open-Access-Betreiber sowie durch die Häfen der Nachbarstaaten Russland und Litauen.

DB AG, I0235155 / UIC 09924



➤ Jonilson, Margareta

Privatisering med förhinder

(Privatisierung mit Hindernissen)

(Transport Journalen, 2001, Nr. 3, S. 20-21) niederländisch

Die Privatisierung des Güterverkehrs der estnischen Bahn (Eesti Raudtee) war ein schwieriger Prozess mit spannenden Einzelheiten. Von vier Anbietern gewann das Konsortium Rail Estonia die Ausschreibung bei der Privatisierungsbehörde. Ausschlaggebend war nur der Preis, da alle Anbieter die übrigen Anforderungen hinsichtlich Geschäftsplan, Finanzierung und Strukturfragen erfüllten. Die Eigentumsfrage von Eesti Raudtee ist noch nicht geklärt. Ein Großprojekt ist die Beschaffung von Lokomotiven aus Russland oder Amerika. Wichtige Daten zur Eesti Raudtee werden aufgelistet.

DB AG, I0132282

7. Finland / Finlande / Finnland

➤ Kuitunen, H.

Business fares well for Finland's rail operators

(European Railway Review, Brasted: Russel, Vol.8, N.3, 2002, P.33-36, ISSN 1351-1599)EN

Bilan de la réorganisation des chemins de fer en Finlande.

UIC 10544

➤ Matikainen, Lassi

Instandhaltung in Finnland

(Signal+Draht, 2002, Nr. 12, S. 43-48) deutsch

Die Bahnreform nach den Grundsätzen der EU-Richtlinie 91/440 wurde in Finnland 1995 realisiert. Dabei wurde eine neue Eisenbahnbehörde gegründet, die Finnish Rail Administration (RHK), die die Eisenbahninfrastruktur besitzt sowie für die Sicherheit und die Genehmigung der technischen Normen verantwortlich ist. Aufgabe der RHK ist es, für die auf dem Streckennetz durchzuführenden Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten die Ziele zu setzen sowie die Durchführung der Arbeiten bei qualifizierten Unternehmen in Auftrag zu geben. Bei der Bahnreform wurden für die operativen Eisenbahnaktivitäten zwei nach dem finnischen Aktiengesellschaftsgesetz arbeitende AGs gegründet - die VR Ltd. für den Personen- und Güterverkehr und die VR-Track Ltd. für die Bahninstandhaltung und Bahnbauprojekte. Zusammen bilden diese Unternehmen den Eisenbahnkonzern VR-Group Ltd. Obwohl der Markt für die Instandhaltung der Bahnanlagen seit 1995 völlig offen ist, ist der Marktanteil der VR-Track recht hoch geblieben. Es werden ein Überblick über die Erfahrungen und einige wichtige Kennzahlen präsentiert.

DB AG, I0236481

➤ Dahm, Christian

Trennung Netz/Betrieb hat sich gelohnt

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2001, Nr. 9, S. 6) deutsch

Die Betreiber von Schieneninfrastruktur werden künftig innerhalb der Gemeinschaft Europäischer Bahnen (GEB) mit einer eigenen Arbeitsgruppe vertreten sein. Diese steht sowohl unabhängigen Unternehmen als auch solchen offen, die noch in die Bahnkonzerne integriert sind. Im Januar 2001 findet ihre konstituierende Sitzung in Brüssel statt. Der Beitrag gibt ein Interview mit dem Direktor des finnischen Netzbetreibers Ratahallintokeskus wieder, in dem dieser sich über die EU-Strategie der nordischen Infrastrukturgesellschaften sowie über Erfahrungen mit der Trennung von Netz und Betrieb äußert.

DB AG, I0130023

8. France / Frankreich

➤ D'ARCIER, Bruno Faivre

Les premiers pas de la régionalisation ferroviaire

(Transports, Paris: Editions Techniques et Economiques, Vol. 47, N. 416, novembre-décembre 2002, P. 389-398, ISSN 0564-1373) FR

Le transfert aux régions de la compétence en matière d'organisation du transport ferroviaire régional de voyageurs est effectif depuis le 1er janvier 2002. Le souhait du gouvernement d'améliorer la situation financière de la SNCF et des fortes incitations européennes à une réforme de ce secteur d'activités ont trouvé un écho favorable auprès des assemblées régionales dans un contexte où la protection de l'environnement poussait à relancer ce mode de transport. L'expérimentation de ce transfert depuis 1997 auprès de sept régions volontaires permet de tirer quelques leçons provisoires. Si l'offre et la qualité du Transport Express Régional (TER) ont progressé, les efforts financiers des régions sont très lourds et posent des problèmes d'efficacité. Le succès de la réforme dépendra de la capacité des régions à définir des politiques régionales cohérentes et à maîtriser l'évolution des coûts, et de l'adaptation de la SNCF à son nouveau rôle de prestataire de service. L'amélioration de la performance de l'opérateur national apparaît comme une condition incontournable pour faire face à une possible mise en concurrence à terme avec d'autres entreprises

CP / UIC 10929

➤ Mühlstein, P. et Domergue, P. et Louvot, C. et al.

Evaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire : Rapport du groupe présidé par Jean-Jacques Filleul

(Paris Cedex 07: Documentation Française, 2002, 251P.)FR

Le présent document constitue un bilan de la réforme du secteur ferroviaire en France. Appuyé sur 130 auditions, ce rapport confronte les objectifs affichés par la réforme avec ses résultats factuels et analyse les évolutions dont elle est porteuse.

UIC 10976

➤ FILLEUL, Jean-Jacques

L'évaluation de la réforme ferroviaire française de 1997 par le CSSPF

(Transports, Paris: Editions Techniques et Economiques, Vol. 47, N. 412, mars-avril 2002, P. 95-100, ISSN 0564-1373) FR

Le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire (CSSPF) vient de publier son avis sur l'évaluation de la réforme ferroviaire de 1997, conformément aux missions officielles que lui a confiées le Gouvernement lors de sa création en 1999. Son Président a présenté au CSSPF ses recommandations afin d'ouvrir le débat public. La réforme de 1997 n'a pas résolu le problème de la dette ferroviaire. Il faut désendetter le système ferroviaire conformément au droit européen pour au moins 15 milliards d'euros (50% de la dette résiduelle). Le développement voulu du ferroviaire demande des financements très importants dans les prochaines années. Les séparations institutionnelles entre gestionnaire d'infrastructure et entreprise ferroviaire d'une part, et entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre dans le domaine infrastructure d'autre part, ont mis en cause l'unité de stratégie et d'action du système. Il faut retrouver une organisation efficace dans un cadre contractuel renouvelé avec l'État (contrat de plan) et avec les personnels (charte sociale pour la résolution des conflits). Enfin les questions fondamentales de politique des transports (harmonisation entre modes, internalisation des coûts externes, multimodalité, régulations et contrôles, choix des investissements ...) ont été les grandes oubliées de la réforme : une régulation active du secteur des transports en France et en Europe, désormais engagée, est indispensable pour établir un développement durable dans ses trois composantes économique, sociale et environnementale



Nach der gesetzlichen Regelung der Eisenbahnverhältnisse im Jahr 1997 als Antwort auf die Vorgaben der Europäischen Union richtete die französische Regierung im Jahr 1999 den Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire (CSSPF) ein, um das Zusammenwirken der verschiedenen neuen Funktionsträger unter den veränderten rechtlichen Verhältnissen zeitnah zu überwachen und der Regierung und den demokratischen Instanzen regelmäßig über den Fortschritt zu berichten. Dieses Gremium kann jederzeit Experten zu seiner Arbeit hinzuziehen. Das Grundproblem der Bahnen, wie die finanzielle Ausstattung der Unternehmen, wurde nicht gelöst. Zwar wird der Wunsch nach Ausbau der Bahn allgemein anerkannt, die Aufteilung der Verantwortlichkeiten fördert dagegen keine zielorientierte Unternehmensstrategie. Nach der Abklärung der innerfranzösischen Vertragsregelungen mit den verschiedenen politischen Instanzen bleiben die länderübergreifenden Probleme weiterhin ungeklärt. Dazu gehört die Wettbewerbsharmonisierung der Verkehrsträger, die Aufnahme der externen Kosten in die Gesamtkostenrechnung, die Abwicklung des Kombinierten Verkehrs sowie Regelungen, Kontrollen und Investitionsentscheidungen.

DB AG, I0234514 / CP / UIC 10168

➤ Canac, Christian

Le rôle de RFF dans le développement du réseau ferré

(Die Rolle der RFF bei der Entwicklung des französischen Schienennetzes)

(Revue générale des chemins de fer, 2002, Nr. 3, S. 81-95) französisch

Die Reform der französischen Eisenbahnen hat 1997 die Gründung einer staatlichen Institution - "Schienennetz der Eisenbahnen Frankreichs" (RFF=Réseau Ferré de France) - mit sich gebracht. Der Infrastrukturbetreiber RFF unterhält und modernisiert im Auftrag der SNCF das französische Schienennetz. In Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke des TGV Méditerranée gab es zwischen RFF und SNCF Kompetenzschwierigkeiten, die noch behoben werden müssen. Der Beitrag beschreibt, was die öffentliche Hand dazu bewogen hat, 1997 das Netz dem RFF anzuvertrauen. Anschließend werden Vorgehensweisen und Ziele des RFF aufgeführt und die bis zum Jahr 2020 zu realisierenden Projekte beschrieben. Kostenaufstellungen, Verantwortlichkeiten, Vergleiche mit anderen Verkehrsträgern runden den Beitrag ab.

DB AG, I0235282

➤ Dumont, F.

Faut-il réformer la réforme RFF-SNCF ?

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2828, 2002-01-02, P.40-41, ISSN 0042-5478)FR

La création de RFF a permis de transférer la dette de la SNCF et de se conformer aux directives européennes. On peut se demander si cela est suffisant. Cet article fait partie d'un dossier sur les transports dans la campagne présidentielle française.

UIC 09790

➤ Ribeill, G.

En marge de la SNCF et de RFF, un observatoire privilégié : le CSSPF

(Rail (Le), Paris: IA Diffusion, N.89, 2001-11, P.34-35, ISSN 0989-8220)FR

L'article traite du rôle, du fonctionnement et des constats fait par le CSSPF (Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire) vis à vis de la réforme ferroviaire en France. Le CSSPF est chargé de veiller au développement et à l'évolution équilibrée du secteur ferroviaire, à l'unicité du service public ferroviaire, à la cohérence dans la mise en œuvre de ses orientations par les établissements publics RFF et SNCF, ainsi qu'au respect des missions de service public de ces deux établissements.

UIC 09691

➤ **Contribution à l'évaluation de la réforme ferroviaire**

(La Défense Cedex: RFF, 2001, 31P.)FR

Evaluation de la réforme des chemins de fer entreprise en France depuis 1996. Réseau Ferré de France estime que cette réforme constitue un progrès. Elle a nécessité des efforts financiers nettement accentués de l'Etat et elle en nécessitera encore, notamment pour assurer un assainissement financier significatif de RFF.

UIC 09740

➤ MASSE, J-P.

Regional reforms could breach SNCF's monopoly

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.157, N.2, 2001-02, P.118-121, ISSN 0373-5346)EN

Fin novembre 2000, le parlement français a voté un texte de loi qui pourrait bien être un présage à la fin du monopole de la SNCF sur les services ferroviaires intérieurs. A compter de janvier 2002, au lieu que ce soit l'Etat qui finance la SNCF en échange de l'organisation des services ferroviaires régionaux, les fonds iront directement aux régions, chacune d'elles signant alors un contrat avec la SNCF. La régionalisation expérimentale menée dans sept régions s'est révélée très encourageante, avec des investissements à hauteur de 6 milliards francs depuis 1996 qui ont entraîné une hausse de 12PC du trafic ; d'autres régions souhaitent vivement suivre cette démarche. Bien que la législation ne permette pas le lancement d'appels d'offres pour la fourniture de prestations ferroviaires, la pression économique et commerciale monte, avec d'autres opérateurs qui souhaiteraient entrer dans la danse. La mise en circulation de tramways sur les lignes régionales pourrait bien être le catalyseur qui déclenchera le changement.

In Frankreich ist ein Gesetz in Kraft getreten, das eines Tages das Ende des Monopols der französischen Staatsbahnen (SNCF) beim Betrieb von Inland-Bahnstrecken bedeuten wird: Ab Januar 2002 wird der französische Staat nicht mehr direkt die SNCF für die Erbringung regionaler Leistungen bezahlen, sondern indirekt, da die Mittel dann an die Regionen gehen, welche ihrerseits eigene Verträge mit der SNCF abschließen. Pilotprojekte in sieben Regionen haben vielversprechende Ergebnisse gezeigt, bei denen Investitionen von rund 6 Mrd FF seit 1996 zu einem Verkehrszuwachs von 12 % geführt haben. Obwohl die Gesetzeslage es z. Zt. nicht erlaubt, die Bahnleistungen offen auszuschreiben, nimmt der wirtschaftliche und politische Druck zu, andere Anbieter mit einzubinden.

DB AG, I0129982 / **UIC** 9066

➤ DUMONT, François

Régionalisation, libéralisation et réforme : les trois grands défis de la SNCF

(La Vie du Rail professionnelle, Paris: La Vie du rail, N. 157, 22 novembre 2000, P. 12-14)FR

A partir de janvier 2002, la régionalisation du transport s'appliquera à toute la France : désormais l'Etat financera directement les régions qui définiront les services que devra leur rendre la SNCF. Mais les responsables locaux attendent encore la transparence des comptes de la Société nationale et les syndicats redoutent qu'elle ne cache une prochaine libéralisation. Celle-ci est actuellement à l'ordre du jour à Bruxelles où le ministre des Transports tente de concilier les positions européennes et la libéralisation du fret défendue par la France. Quant à la répartition des rôles entre RFF et la SNCF, elle est à nouveau au coeur de leurs relations ... pour le moins tendues

CP

➤ DUMONT, François

Réforme. Qu'est-ce que la gestion par activités?

(La Vie du Rail professionnelle, Paris: La Vie du rail, N. 150, 4 octobre 2000, P. 22-24) FR

La gestion par activités remplace peu à peu le fonctionnement par métiers à la SNCF. L'éclatement des Etablissements d'exploitation et le raccourcissement de la ligne hiérarchique en sont les prochaines étapes

CP

9. Germany / Allemagne / Deutschland

- **Bahnreform vom 1994 bis 2004 : Wo kommen wir her? Was tun wir? Wo wollen wir hin? Rückblick, Einblick, Ausblick für eine zukunftsfähige Bahn**

(Berlin: Deutsche Bahn AG, 2002-05, 57P.)DE

UIC 10505

- **Neue Führungsstrukturen auf dem Weg zur besten Bahn**

(Berlin: Deutsche Bahn AG, 2002-02, 65P.)DE

UIC 10506

- **Trennung von Netz und Transport im Eisenbahnwesen : Technische und organisatorische Aufgaben. Stellungnahme vom April 2002**

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.54, N.6, 2002-06, P.260-266, ISSN 0020-9511)DE

UIC 10285

- Dauberthäuser, K.

Bahnreform : Positive Zwischenbilanz motiviert für kraftvollen Endspurt

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.54, N.6, 2002-06, P.284-288, ISSN 0020-9511)DE

Die Ziele der deutschen Bahnreform im Dezember 1993 waren, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zu erhöhen, um damit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, und den Bundeshaushalt zu entlasten. Die verkehrliche Zwischenbilanz zeigt ein deutliches Wachstum des Personenverkehrs und eine bessere Positionierung des Güterverkehrs im Vergleich zu den Jahren vor der Bahnreform. Die haushaltspolitische Zwischenbilanz weist eine wesentlich höhere Entlastung als erwartet aus. Das Unternehmen Deutsche Bahn AG ist gerade wegen der Einheit von Netz und Transport auf einem guten Kurs. Der Wettbewerb auf der Schiene, an dem sich in Deutschland über 200 Bahnunternehmen beteiligen, funktioniert. Zur Fortführung und Vollendung der Bahnreform sind nun das Herstellen der Chancengleichheit für den Verkehrsträger Schiene und die Schaffung der unternehmerischen Voraussetzungen für die Kapitalmarktfähigkeit der DB AG erforderlich.

DB AG, I0234298 / UIC 10288

➤ Mehdorn, H.

Die Bahnreform : eine Zwischenbilanz und wie es weitergeht

(Zeitschrift der OSShD, Warszawa: Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Bahnen, Vol.45, N.2, 2002, P.2-5, ISSN 0208-8691) DE-RU

Der Vorstandsvorsitzende der DB AG berichtet über die bisherigen Ergebnisse der 1994 eingeleiteten Bahnreform. Die Verkehrsleistung konnte kontinuierlich gesteigert werden, der Bundeshaushalt konnte entlastet werden, die Produktivität im Konzern stieg von 1993 bis 2000 um 143% und es wurden zwischen 1994 und 2000 rund 100 Mrd. DM in die Sanierung und Modernisierung des Systems Rad-Schiene investiert. Bei der "Offensive Bahn", seit 2001 die verbindliche Strategie des Konzerns für die Zukunft, stehen neben einer Sanierungs- eine Leistungs- und eine Wachstumsoffensive im Mittelpunkt. Bis 2005 investiert die DB AG weitere 45 Mrd. Euro in das Bahnsystem. Auf die Themen Hochgeschwindigkeitsverkehr, Personennahverkehr, Stadtverkehr, Güterverkehr und fehlende Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern wird eingegangen.

DB AG, I0234225 / **UIC** 10135

➤ Mehdorn, H.

The rail reform : present situation and plans for the future

(European Railway Review, Brasted: Russel, Vol.8, N.1, 2002-02, P.13-16, ISSN 1351-1599)EN

Bilan de la situation des chemins de fer allemands huit ans après le début de la réforme.

Seit 1994 hat das Transportvolumen im Personen- und Güterverkehr zugenommen und die Produktivität wurde kontinuierlich erhöht. Die Einsparungen für den Staatshaushalt im Vergleich mit dem Zustand einer weiter existierenden DB als Staatsbahn wurden übertroffen. Gleichzeitig hat die Deutsche Bahn AG in den letzten 8 Jahren mehr als 100 Mrd DM in die Modernisierung der Infrastruktur und des Fahrzeugparks investiert. Im Beitrag werden dazu vorläufige Bewertungen vom jeweiligen Standpunkt der Verkehrspolitik, der Finanzpolitik und der Geschäftstätigkeit vorgenommen, ergänzt durch Analysen der Entwicklung auf den einzelnen Geschäftsfeldern. Gleichzeitig werden die geplanten Zielstellungen vorgestellt.

DB AG, I0234043 / **UIC** 09949

➤ **Fragen an DB-Chef Hartmut Mehdorn**

(Eisenbahn-Revue international, 2002, Nr. 3, S. 130-135) deutsch

Der Chef der DB AG, Hartmut Mehdorn, spricht in einem Interview mit der Eisenbahn-Revue über die Bahnreform und Entwicklungen, die mit der Bahnreform eingetreten sind, über die Geschäftsidee der DB AG, die Ausbauschritte bei der Infrastruktur und über die Stilllegung von Nebenstrecken. Er macht Aussagen zur Liberalisierung im Güterverkehr, zu Kooperationen und Beteiligungen im internationalen Verkehr, zum Personen-, Nah- und Fernverkehr, zum Wettbewerb mit lokalen und überregionalen Konkurrenten und zum Service der DB AG bzw. zur Abschaffung der Speisewagen. Ferner nimmt er Stellung zum neuen Preissystem, zu den Eisenbahn-Unfällen in Eschede und Brühl und zum Auftritt der DB AG in der Öffentlichkeit.

DB AG, I0233160



➤ Höhnscheid, Heike

Strukturwandel der Eisenbahnen

(Der Nahverkehr, 2002, Nr. 3, S. 8-12) deutsch

In den Jahren seit der Bahnreform hat sich das Bild des Schienenverkehrs gewandelt: Neben dem rein zahlenmäßigen Zuwachs der Akteure im Markt ist bemerkenswert, dass auch die Struktur der Gesellschaften vielfältiger geworden ist. Diese reicht heute vom Ein-Produkt-Unternehmen auf der Schiene bis hin zum klassischen, integrierten Infrastruktur- und Verkehrsbetrieb. Erfreulich ist, dass die Belebung des Marktes nicht auf den SPNV beschränkt ist, sondern auch im Güterverkehr neue Akzente gesetzt hat.

DB AG, I0233363

➤ Aberle, Gerd; et al.

Trennung von Netz und Transport im Eisenbahnwesen

(Internationales Verkehrswesen, 2002, Nr. 6, S. 260-264, 266) deutsch

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat sich bereits mehrfach grundsätzlich für eine Trennung von Netz und Transport und für eine Herauslösung der DB Netz AG aus der Holding ausgesprochen, weil nur so ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz als generelle Bedingung für einen fairen Wettbewerb gewährleistet werden kann. Die von der Bundesregierung eingesetzte Task Force zur Untersuchung der Frage der Trennung von Netz und Transport bei der DB AG kommt in ihrem Schlussbericht allerdings zu dem Ergebnis, dass das Netz bei der DB AG verbleiben soll. Der Beitrag gibt einen Überblick über bisherige Entwicklungen und die Zielsetzung dieser Stellungnahme, über die Systemeigenschaften Bahn und den weiteren Handlungsbedarf. Außerdem wird auf den Regelungsbedarf bei einer Trennung von Netz und Transport eingegangen bezüglich Netzzumfang und -struktur, Schnittstellenregelungen für Innovationen bei den Leit- und Sicherungstechniken, Fahrplanerstellung und Slot-Vergabe, Überwachung des Betriebs und Sicherung der Qualität (Geschwindigkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit). Abschließend werden die Konsequenzen für die Politik dargelegt.

DB AG, I0234311

➤ Albach, Horst

Die Bahnreform in Deutschland

(ZfB Zeitschrift für Betriebswirtschaft, 2002, Ergänzungsheft 3, S. 51-97) deutsch

Referat: Die Reform der deutschen Eisenbahn im Jahre 1994 wird analysiert. Der Beitrag geht auf die Notwendigkeit der Reform ein, stellt das Konzept der Regierungskommission Bundesbahn dar und behandelt die Umsetzung dieses Konzepts. Ein weiteres Thema ist die Kritik an der Bahnreform, die von verschiedenen Seiten geäußert wurde. Die Analyse der Bahnreform geht im Wesentlichen von den Fragen aus: War es sinnvoll, die Infrastruktur der Bahn und den Betrieb der Infrastruktur zu privatisieren oder sollte die Infrastruktur der Bahn wieder in staatliche Verantwortung zurückgeführt werden? Und warum wurde das zweistufige Trassenpreissystem, das die Bahn im Jahre 1998 einführen wollte, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, als nicht diskriminierungsfrei abgelehnt?

DB AG, I0235192

➤ Holzhey, Michael

Wettbewerbsmotor oder Wurmfortsatz der DB?

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2002, Nr. 18, S. 3) deutsch

Eine sofortige Trennung von Bahnnetz und -betrieb im Anschluss an das Wirken der Task Force "Zukunft der Schiene" wäre ebenso wenig praktikabel gewesen wie eine Absichtserklärung, das Netz zu einem definierten Zeitpunkt aus dem Konzern DB AG herauszulösen. Nach kurzer Problematisierung einer strikten Trennung zwischen Netz und Betrieb beschäftigt sich der Autor mit der von der Task Force vorgeschlagenen



Trassenagentur zur Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs und stellt Forderungen auf, wie sie pragmatisch und wirkungsvoll organisiert werden müßte.

DB AG, I0233274

➤ Haase, Dagmar

Netzgestaltung und -vermarktung

(Der Nahverkehr, 2002, Nr. 10, S. 14-18) deutsch

Seit der Bahnreform besteht für die Unternehmen der Deutschen-Bahn-Gruppe die Aufgabe, sich als Dienstleister in ihren Strukturen und Handlungsweisen am Markt auszurichten. Für die Marktorientierung von DB Netz AG war weniger die "äußere" als die "innere" Bahnreform entscheidend. Mit Kundenkommunikation, Marktforschung, mit der Konzeption "Netz 21" und der Mittelstandsoffensive verfolgt DB Netz die Strategie, den Kunden in den Mittelpunkt zu stellen und die Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhöhen.

DB AG, I0235762

➤ Niggli, Johann; Saxinger, Andreas

Neue Entwicklungen bei der Bewertung von Schieneninfrastruktur

(Internationales Verkehrswesen, 2002, Nr. 10, S. 466-469) deutsch

Ein zentraler Bestandteil der durch die Bahnreform vom 1. Januar 1994 grundlegenden Neuorganisation des Schienenverkehrs in Deutschland war es, die Schieneninfrastruktur bei der Deutschen Bahn AG zu belassen und deren Finanzierung durch Bundesmittel und durch Erlöse sicherzustellen, die bei der Vermietung der Strecken an Eisenbahnverkehrsunternehmen anfallen (so genannte Trassenentgelte). Der Beitrag gibt einen Überblick über neue Entwicklungen bei der Bewertung von Schieneninfrastruktur; behandelt werden die bisherigen Grundsätze der Bewertung von Bahnimmobilien und die Notwendigkeit eines neuen Bewertungsansatzes. Abschließend wird ein ertragsorientiertes Bewertungsverfahren als Basis der Wertermittlung von Schieneninfrastruktur vorgestellt.

DB AG, I0235742

➤ Wilmsen, Wilko

Zweite Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) - Neues zur Eisenbahnaufsicht

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2003, Nr. 1-2, S. 61-62, 64-65) deutsch

Das Zweite Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften bringt wesentliche Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), die für alle am Eisenbahnwesen Beteiligten von Belang sein werden. Mit der Novelle hat der Gesetzgeber ernstliche Probleme, die erstmals nach der großen deutschen Bahnreform im Bereich der behördlichen Eisenbahnaufsicht aufgetreten waren, entschlossen angepackt und gelöst. Als die Kernbereiche sind zu nennen die netzbezogene Zuständigkeit der Aufsichtsbehörden, die Erweiterung der Kontroll- und Eingriffsbefugnisse des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), die Einbeziehung der Halter von Eisenbahnfahrzeugen und die Verpflichtung des EBA, von Amts wegen diskriminierungsfreien Netzzugang sicherzustellen. Der in Fachkreisen heftig umstrittene § 11 des AEG zur Stilllegung von Eisenbahninfrastrukturen ist novelliert.

DB AG, I0337012

➤ Homburg, Ulrich

Die Zukunft der Bahnen: Strategie - Innovation - Nachhaltigkeit

(ZEVrail Glasers Annalen, 2003, Nr. 1, S. 24-25) deutsch

Europäisierung, Modernisierung und zunehmender Wettbewerb bestimmen derzeit die Diskussionen um den Schienenpersonenverkehr in Europa. In dem Maße, wie sich die nationalen Märkte öffnen, entsteht häufig "Wettbewerb um die Strecke" und "Wettbewerb auf der Strecke". Längst nicht alle Länder in Europa stehen dem Wettbewerb auf dem eigenen Territorium so offen gegenüber wie in Deutschland. Die Deutsche Bahn stellt sich den Herausforderungen des Marktes, mit der konsequenten Fortführung des Sanierungsprogramms und gesundem Wachstum. Der Beitrag beschreibt die aktuelle Wettbewerbssituation in Deutschland, die Position der Deutschen Bahn im Wettbewerb, die Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb und die Zukunft der Bahnen in Europa.

DB AG, I0337023

➤ Breimeier, R.

Wettbewerb auf der Schiene und Trennung von Netz und Transport : der einzige Weg zur wirtschaftlichen Gesundung der Eisenbahn ?

(Zeitschrift für Eisenbahnwesen & Verkehrstechnik (ZEV+DET), Berlin: Georg Siemens, Vol.125, N.12, 2001-12, P.528-543, ISSN 0941-0589)DE

La séparation entre l'infrastructure et l'exploitation au sein de la Deutsche Bahn (DB AG) représente un des sujets les plus fréquemment traités actuellement dans le cadre de la politique des transports en Allemagne. Alors que les responsables politiques, l'opinion publique, les économistes et les concurrents du chemin de fer favorisent une telle séparation, une minorité partage un point de vue contraire et préconise le maintien du chemin de fer en tant que système global. Le présent article cherche à éclaircir cette polémique du point de vue de l'exploitation.

UIC 09795

➤ Stertkamp, W.

Webfehler der Bahnreform

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.52, N.5, 2000-05, P.196-198, ISSN 0020-9511)DE

Le renouvellement des chemins de fer allemands n'a pas vraiment eu lieu jusqu'à présent. C'était pourtant un but que s'était fixé la DB AG il y a 6 ans. La raison qui expliquerait cela est liée à la gestion financière qui a été transférée vers l'infrastructure de la DB AG. Il en résulte que la concurrence entre la route et le rail continue de s'amplifier à cause des différentes méthodes appliquées à la répartition des coûts liés à l'infrastructure. De plus, toute concurrence entre les transporteurs utilisant le système ferroviaire est bloquée car la DB AG devrait autoriser un accès équitable à leurs installations d'infrastructure, ce qui a tendance à créer un conflit d'intérêts.

UIC 08413

10. Hungary / Hongrie / Ungarn

➤ Mandoki, Z.

Railway reform has to be completed

(European Railway Review, Brasted: Russel, Vol.8, N.4, 2002, P.26-27, ISSN 1351-1599)EN

Le nouveau Directeur Général des MAV M. Zoltan Mandoki traite de la réforme ferroviaire des chemins de fer hongrois. Depuis 2003 les MAV doivent exploiter dans une structure qui est en conformité avec les exigences de l'Union Européenne. Si le parlement hongrois accepte la nouvelle loi ferroviaire, la nouvelle structure des MAV pourra être établie.

Die Reform der Ungarischen Eisenbahnen hat vor mehr als 10 Jahren begonnen und das Management hat seitdem mehrmals gewechselt. Der jetzt neu ernannte Generaldirektor hat darauf verwiesen, dass die MAV Co. ab 2003 in einer Struktur betrieben werden muss, die den Forderungen der EU entspricht und dass diese Veränderung vorgenommen wird, sobald das Ungarische Parlament das neue Eisenbahngesetz bestätigt hat. Im Personenverkehr mit seinem öffentlichen Charakter und vielen ermäßigten Fahrkarten wird der Staat immer subventionieren müssen, aber dieser Anteil soll deutlich gesenkt werden. Im Beitrag werden die wichtigsten Veränderungen und Maßnahmen nach Einführung der neuen Struktur im Personen- und Güterverkehr, im Infrastruktur-Management und in der Fahrzeuginstandhaltung beschrieben.

DB AG, I0236807 / **UIC** 10785

➤ Kukely, M.

Comprehensive railway reform in Hungary

(La réforme globale du chemin de fer en Hongrie)

(Die umfassende Bahnreform in Ungarn)

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.12, 2001-12, P.162-167)FR,EN, DE

Présentation des chemins de fer hongrois et de la réforme entreprise à partir de 1997. La volonté d'adhérer à l'Union européenne a constitué un facteur déterminant pour cette démarche. Cette intervention fait partie du sous-thème II du Congrès ferroviaire mondial AICCF/UIC/CEMT qui s'est tenu à Vienne du 25 au 28 septembre 2001.

UIC 10177

➤ TANCZOS, Katalin

Hungary's railway restructure

(World Railway Management 1999/2000, London: Kensington Publications Ltd., P. 64-65)
EN

The current situation of MÁV ; steps toward the restructuring which have been already done by the railway ; evaluation of the slow progress in reforming the rail structure ; further steps of the railway reform to be done in the near future

CP / UIC 8385



11. Ireland / Irlande / Irland

➤ **Rail moves to the top of the political agenda**

(IRJ International Railway Journal, 2002, Nr. 2, S. 35-37) englisch

Der Beitrag gibt einen Überblick über die Entwicklung des Eisenbahnwesens der letzten Jahre in beiden Teilen Irlands. In der Republik Irland sind bei der Irish Rail (IE), Irlands einzigem Betreiber einer Breitspurbahn, Bestrebungen zur Privatisierung im Gange. In die Infrastruktur wurde investiert. Der Güterverkehr ist seit dem Jahr 2000 dramatisch zurückgegangen. In Nordirland haben die Northern Ireland Railways (NIR) bemerkenswerte Projekte realisiert: eine Brücke in Belfast, ein neuer Hauptbahnhof in Belfast, neue Dieseltriebwagen etc..

DB AG, I0233396

12. Italy /Italie / Italien

➤ Knutton, M.

FS steers a market-oriented course

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.42, N.12, 2002-12, P.12-13, ISSN 0744-5326)EN

Réorganisation, libéralisation, commercialisation. Ce sont les trois axes sur lesquels s'appuient les chemins de fer italiens pour orienter leur nouvelle stratégie.

In Italien ist die Bahnreform erfolgreich abgelaufen. Aus der Staatsbahn FS sind der Bahnbetreiber Trenitalia und die Infrastruktureinheit RFI hervorgegangen. Trenitalia hat erstmals Gewinn erwirtschaftet. Die Produktivität ist gestiegen. Im Beitrag werden der Ablauf der Bahnreform und die erreichten Ergebnisse erläutert. Hervorgehoben wird der niedrige Fahrpreis im Personenverkehr, der zu den niedrigsten in Europa zählt (4,5 Euro-Cent/km; im Vergleich DB AG: 9,1 Euro-Cent/km).

DB AG, I0236844 / **UIC** 10855

➤ Knutton, M.

Trenitalia adopts an European posture

(Trenitalia adopte une stratégie européenne)

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.42, N.12, 2002-12, P.24-27, ISSN 0744-5326)EN

Pour la première fois dans l'histoire des chemins de fer italiens, FS, Trenitalia a réalisé des profits au cours de la première année complète d'exercice depuis qu'a eu lieu la restructuration d'envergure des FS. Trenitalia souhaite maintenant mener une stratégie à l'échelle de l'Europe.

UIC 10859

➤ Jackson, Chris

"In five years it will be necessary to think very differently"

("In fünf Jahren wird man umdenken müssen")

(Railway Gazette International, 2002, Nr. 11, S. 689-692) englisch

In den ersten zwei Jahren ihres Bestehens konnte Trenitalia, Italiens neue staatliche Bahnbetreiberorganisation, den Grundstein zur Liberalisierung des Schienenverkehrs legen. Im Verlauf des vergangenen Jahres haben schon drei unabhängige Unternehmen begonnen, Güter auf dem italienischen Bahnnetz zu transportieren. Im Jahr 2004 wird das Ausschreibungsverfahren für den Personen-Regionalverkehr beginnen. Trenitalia selbst will hohe Investitionen in neue Hochgeschwindigkeitszüge, in Triebzüge für den Regionalverkehr und in Spezial-Güterwagen tätigen, um sich auf dem veränderten europäischen Verkehrsmarkt behaupten zu können.

DB AG, I0236603

RFI defines its new role

(RFI definiert neue Rolle)

Railway Gazette International, 2002, nr. 11, S. 693-696) englisch

Seit der Betriebsaufnahme am 1. Juli 2001 arbeitet die RFI (Rete Ferroviaria Italiana) am Aufbau von neuen Betriebs- und Managementstrukturen. Höchste Priorität hat dabei die Steigerung der Bahnbenutzung durch Anreize für neue Betreiber, durch Netzausbau und Erhöhung der Kapazität auf Kern-Korridoren. Über den 5-Jahres-Investitionsplan von 65,1 Mrd. Euro hinaus hat die italienische Regierung Anfang 2002 weitere Mittel in Höhe von 38,2 Mrd. Euro in Aussicht gestellt, mit denen der fünfzigjährige Rückstand an notwendigen Investitionen aufgeholt werden soll.

DB AG, I0236605

➤ Ferrovie dello Stato S.p.A.

Bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato e bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A. al 31 dicembre 2001

(Rome, FS S.p.A. Direction Centrale des Relations Publiques, Juin 2002)

La publication officielle de FS S.p.A. dans laquelle il y a un panorama complet de la structure du Groupe FS avec une mise en graphique de l'articulation des société de "Ferrovie dello Stato S.p.A."

FS

➤ BONELLI F.

Il Codice delle privatizzazioni nazionali e locali

(Milan, Giuffrè, 2001)

Panorama des lois qui en Italie ont permis les processus de privatisation des organismes publics (IMI, INA, ENI, IRI, ENEL, etc.). Dans l'appendice il y a un recueil des lois principales.

FS

➤ RICERCHE E STUDI (R & S)

Le privatizzazioni in Italia dal 1992: studio presentato il 10 ottobre 2000 alla Camera dei Deputati

(Rome, Chambre des Députés, 2001)

Un approfondissement sur les résultats des privatisations en Italie réalisé par les chercheurs de "Mediobanca".

FS

➤ ANTONELLI V.

Le strategie di privatizzazione: osservazioni sulle condizioni di applicabilità al Gruppo FS

(Les stratégies de privatisation : observations sur les conditions d'applicabilité au Groupe FS)

(Pise, Il Borghetto, 2000)

FS

➤ BENETT, Steve

FS to create new infrastructure company

(IRJ, New York: Simmons-Boardman Publishing Corporation, Vol. 40, N. 12, December 2000, P. 13-15, ISSN 0744-5326) EN

Italian State Railways (FS) will take the next important step in radical reform programme next January when it creates a separate infrastructure company which will maintain and develop the rail network as well grant safety licences and provide access to operators

Les chemins de fer italiens (FS) s'engagent à leur tour sur le sentier battu de la commercialisation et de la réorganisation de l'infrastructure, comme c'est le cas dans de nombreux autres chemins de fer européens. Les FS espèrent avoir terminé en 2004.

CP / UIC 08920

➤ Bennett, S.

Trenitalia must reach break-even in 2003

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.40, N.12, 2000-12, P.16-19, ISSN 0744-5326)EN

L'entreprise Trenitalia, l'opérateur créé par les chemins de fer nationaux italiens, doit atteindre un objectif d'équilibre financier en 2003, ce qui serait un prélude possible pour une privatisation.

UIC 8921

➤ **FS responds to market pressures**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.156, N.12, 2000-12, P.826-827, ISSN 0373-5346)EN

Les chemins de fer italiens ont créé une nouvelle structure d'organisation afin que leurs activités fret et voyageurs répondent mieux aux attentes du marché tout en respectant les directives européennes. L'année 2000 aura ainsi vu le lancement de Trenitalia, société d'exploitation au sein de la holding FS.

UIC 8939

➤ ZANETTI G., ALZONA G.

Capire le privatizzazioni

(Comprendre les privatisations)

(Bologne, Il Mulino, 1998)

Les processus de privatisation: un parcours obligé pour réorganiser le manque d'efficacité du secteur public. Une étude des conditions de succès des politiques de privatisation avec un bilan des privatisations déjà opérées.

FS

➤ ANTONELLI V.

La privatizzazione delle ferrovie: il caso italiano

(La privatisation des chemins de fer : le cas italien)

(Fisciano, CUES, 2000)

FS



➤ RENON R.

Nasce TRENITALIA

(La naissance de TRENITALIA)

(*Linea Diretta*, A. 4°, n. 5-6, Mai-Juin 2000, Issue spécial)

Le nouvel administrateur de la société Trenitalia explique le sens de l'événement. Dans le même numéro il y a aussi le texte des "Ordres de Service" qui ont organisé les structures de la nouvelle société : Division Voyageurs, Division du Transport Régional, Division Cargo, Unité Technologie et Matériel Roulant.

FS

➤ **Il progetto di societizzazione: 80 domande e risposte sull'articolazione societaria del Gruppo FS**

(Le project de transformation de FS en société par action)

(*Linea Diretta*, A. 4, N. 5-6, Mai-Juin 2000, Issue Special)

80 questions et réponses sur la nouvelle articulation de la société FS S.p.A.

FS

➤ CATTANEO F.

Il mercato: un'opportunità

(Le marché: une occasion)

(*Linea Diretta*, A. 4, N. 7-8 Juillet 2000).

La libéralisation du transport par voie ferrée en Italie va devenir une réalité. Le responsable du secteur "Stratégies", Paolo Celentani, explique le panorama des actions pour FS dans le nouveau contexte compétitif.

FS

➤ MORETTI M.

Una realtà consegnata al Paese

(RFI: une réalité transmise au Pays)

(*Linea Diretta*, A. 5°, N. 6, Juillet-Août 2001).

La constitution de RFI, la société qui devra gérer les infrastructures de FS, est une réalité à partir du 1er juillet 2001 en respectant l'engagement avec l'opinion publique et le Pays. Dans cet article l'intervention de Mauro Moretti, le nouveau fondé de pouvoir de RFI.

FS

➤ **Viaggio nell'infrastruttura**

(Voyage dans l'infrastructure)

(*Linea Diretta*, A. 5°, N. 6, Juillet-Août 2001).

Les données de la nouvelle société RFI, sa mission et la valeur des services offerts. Un regard sur la structure et les dimensions de RFI.

FS

13. Latvia / Lettonie / Lettland

➤ Müller, Josef

Lettlands Bahn wird umgebaut

(Verkehr, 2002, Nr. 16, S. 6) deutsch

Mit europäischer Kredithilfe stellen die Lettischen Eisenbahnen LDZ den Anschluss an Europa her. Die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene ist auch in Lettland ein Thema. Bis zum Jahr 2010 wollen die LDZ auf 60 Mio. Gütertonnen Cargo kommen. Nach der politischen Wende wurden die LDZ in die eigenen, selbständigen Geschäftsbereiche: Güterverkehr, Personenverkehr, Infrastruktur, Immobilien und rollendes Material aufgeteilt. Seit sechs Jahren firmieren die LDZ als Aktiengesellschaft, deren Eigentümer zu 100 Prozent der lettische Staat ist. Die Lettischen Eisenbahnen sind eine wichtige Transitbahn zwischen Nord und Süd und Ost und West und bilden gleichsam das Rückgrat der Verkehrswirtschaft. Über den derzeitigen Zustand bei den LDZ wird berichtet.

DB AG, I0234480

14. Lithuania / Lituanie / Litauen

➤ BALCYTIS, Zigmantas

Reform of the Lithuanian Railways

La réforme des Chemins de fer lituaniens

Die Reform der Eisenbahn in Litauen

(Rail International, Bruxelles: AICCF/UIC, Vol. 34, N. 1, janvier 2003, P. 2-7) FR

La réforme du secteur ferroviaire de la Lituanie se fer dans trois grandes domaines: Création des conditions juridiques et économiques nécessaires à l'exercice de l'activité ferroviaire; restructuration de l'activité économique de la SA "Lietuvos Gelinzinkeliai"; création des conditions pour la privatisation de l'activité dans le secteur des transports

Anfang 2001 begannen für den Eisenbahnverkehr in Litauen die Umgestaltungen: die Vorschläge zur Reform des gesamten Bahnsystems der Litauischen Republik lagen nun vor. Ziel der Reform ist die Entwicklung konkurrenzfähiger, den Richtlinien der Europäischen Union entsprechender, marktwirtschaftlicher Schienenverkehrsleistungen in Litauen. Einer der wichtigsten Schritte der Reform besteht in der Festlegung kommerzieller Regelungen zwischen dem Unternehmen "Lietuvos Gelezinkeliai" (LG) - als selbstständiges Unternehmen im Jahre 1992 gegründet und mittlerweile AG - und Staat im Zusammenhang mit seinen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Im Beitrag werden die Schwerpunkte der Reform des Eisenbahnsektors in Litauen beschrieben und in einem Schaubild dargestellt. Es werden die wichtigsten Maßnahmen, die bei der Durchführung der internen Reorganisation des Unternehmens im Jahre 2001 umgesetzt wurden, vorgestellt.

DB AG, I0336961 / CP / UIC 11008

15. Netherlands / Pays-Bas / Niederlande

The situation in Holland is critical

(Railway Gazette International, 2002, Nr. 1, S. 39-41) englisch

Sieben Jahre nach der Trennung von Infrastruktur und Betrieb ist die Pünktlichkeit der Niederländischen Bahnen auf einem Tiefpunkt angelangt, hervorgerufen in erster Linie durch einen Mangel an Personal und rollendem Material. Der kürzlich verabschiedete Fünfjahresplan zur Sanierung soll Abhilfe schaffen. Eine neue Gesetzgebung sieht die Gründung eines staatlichen Infrastruktur-Unternehmens vor, um die erforderliche Qualität wieder herzustellen und den geplanten hohen Investitionsaufwand in die Infrastruktur zu rechtfertigen.

DB AG, I0233148

➤ **Meer concurrentie op Nederlandse vervoermarkt**

(Mehr Konkurrenz auf dem niederländischen Verkehrsmarkt)

(trens, 2002, Nr. 3, S. 10-12) niederländisch

Im September 2001 brachte die Europäische Kommission ein Weißbuch zur Verkehrspolitik bis 2010 heraus. Dabei werden in einem gesonderten "Paket" Vorstellungen zur Öffnung des Verkehrsmarktes gegeben, die eine entsprechende Gesetzgebung erforderlich machen. Die Niederlande muss sich auf mehr Konkurrenz einrichten. Die Sicherheitsbestimmungen müssen einheitlich sein und in nationale Festlegungen übernommen werden. Es folgt ein Vergleich des Sicherheitsniveaus im Schienenverkehr mit dem bei anderen Verkehrsträgern in den Niederlanden. Die Erfordernisse der Sicherheit und Interoperabilität machen die Einrichtung einer Europäischen Eisenbahngesellschaft erforderlich. Abschließend werden die Anteile der Eisenbahn im Reiseverkehr dargestellt.

DB AG, I0235130

Verantwoordelijkheid overheid niet duidelijk in de wet vastgelegd

(Verantwortlichkeit der Behörde im Gesetz nicht eindeutig festgelegt)

(trens, 2002, Nr. 1, S. 22-23) niederländisch

Da ein solches Gesetz erforderlich ist, wurde der Entwurf eines Eisenbahngesetzes der Zweiten Kammer der niederländischen Regierung vorgelegt. Der Entwurf enthält Vorstellungen über ein geändertes Verhältnis zwischen Minister, Verwaltung und Verkehrstreibenden. Bisher wurden Verantwortlichkeiten der Behörde bezüglich wichtiger Eisenbahnprojekte ungenügend festgelegt. Es wird eine Analyse des derzeitigen Zustandes beschrieben. Die Trennung von Bahnanlagen und Verwaltung führt zu Problemen, die Aufteilung zwischen privater und öffentlicher Verantwortung insbesondere. Verwaltung und Entwicklung der Schieneninfrastruktur können nicht auf kommerzieller Basis durchgeführt werden. Die NS werden in die konstruktiven Überlegungen einbezogen.

DB AG, I0234990

➤ Valk, A.

Dutch Railways: a Vision for Rail in its Third Century

(European Railway Review, Brasted: Russel Publishing 2001, Vol. 7, N. 4, p. 37-41

ISSN: 1351-1599) EN

CD



16. Norway / Norvège / Norwegen

➤ Enger, E.

Shifting times for Norwegian railroads

(European Railway Review, London: Russell , Vol.7, N.3, 2001-08, P.19-21, ISSN 1351-1599)EN

L'article traite des défis auxquels les chemins de fer norvégiens doivent faire face actuellement et plus particulièrement au niveau du renouvellement du parc ferroviaire. Sont également évoqués la stratégie commerciale, la réorganisation des activités exploitation et infrastructure des NSB, les investissements prévus en matière d'infrastructure.

UIC 09858

17. Poland / Pologne / Polen

➤ Bennett, S.

Polish state railways' fate hangs in the balance

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, N.S., 2002, P.43-46, ISSN 0744-5326)EN

Les chemins de fer polonais sont au milieu d'une crise financière et politique. La controverse actuelle concerne la privatisation de certaines activités. La décision finale devrait bientôt être prise.

Die Polnischen Staatsbahnen (PKP) befinden sich in einer finanziellen und politischen Krise. Es gibt kontroverse Meinungen zu Fragen der Privatisierung und der Unternehmensstruktur. Im Beitrag wird ein Überblick über die gegenwärtige Lage und die Probleme der PKP gegeben sowie über mögliche Lösungen. Bei der Privatisierung wird das deutsche Modell der DB AG bevorzugt. Entscheidungen über das Schicksal der PKP sollen in nächster Zeit getroffen werden.

DB AG, I0235919 / UIC 10630

➤ Paprocki, Wojciech

Otwarcie rynku usług kolejowych CARGO - perspektywy zmian w Polsce do 2010 r.

(Öffnung des Güterbeförderungsmarktes CARGO - Veränderungsperspektiven in Polen bis zum Jahr 2010)

(Przegląd komunikacyjny, 2002, Nr. 9, S. 12-16) polnisch

Das polnische Güterbeförderungsunternehmen PKP Cargo S.A. wird mit ernststen Problemen konfrontiert, die mit Strukturveränderungen am polnischen Güterbeförderungsmarkt zusammenhängen. Zu diesen gehören Veränderungen, die das Bahngesetz vom 08.09.2000 bewirkt hat, die Regelungen des EU-Marktes sowie die Übergangsregelungen für den polnischen Markt, die sich aus den EU-Beitrittsverhandlungen ergeben haben. All das verursacht eine gewisse Unsicherheit aller am Markt beteiligten Unternehmen bei der Gestaltung eigener langfristiger Pläne. Im Mittelpunkt des Artikels stehen die im Zeitraum bis 2010 zu erwartenden Aktivitäten einzelner in- und ausländischer Güterbeförderungsunternehmen am polnischen Markt.

DB AG, I0236796

➤ Matuszyk, Robert

Visionen und strategische Entscheidungen der PKP Cargo im Hinblick auf den Beitritt Polens zur EU und die Globalisierung der Wirtschaft

(Zeitschrift der OSShD, 2002, Nr. 1, S. 7-12) deutsch

Die Polnischen Staatsbahnen (PKP), ein Unternehmen des öffentlichen Rechts, sind zum 1.1.2001 eine Aktiengesellschaft geworden, deren Kapital zu 100 % vom Staat gehalten wird. Im Zuge der fortschreitenden Reform wird sie zu einer rein kommerziellen Bahnholding werden, die sich im Binnenmarkt wie im internationalen Markt dem Wettbewerb stellt und Kooperationsbeziehungen knüpft. Der Verkehrsbetreiber im Schienengüterverkehr, die PKP Cargo AG, soll eine wirtschaftlich geführte Gesellschaft werden, deren Gründerin, die PKP AG, auch 100 %ige Eigentümerin dieser Gesellschaft ist. Die Darstellung im Beitrag bezieht sich im Wesentlichen auf die PKP Cargo und schildert das Wettbewerbsprofil, die Strategie, die Aufgaben, Ziele und Kooperationen der PKP Cargo. Treibende Kraft bei den Reformen der PKP AG ist u. a. der gewünschte Beitritt Polens zu EU.

DB AG, I0234231



18. Portugal

➤ BRIGINSHAW, David

Portugal : Refer faces a tough challenge

(IRJ, New York: Simmons-Boardman Publishing Corporation, Vol. 41, N. 2, February 2001, P. 12-13, ISSN 0744-5326) EN

It is barely four years since Portuguese Railways (CP) was stripped of its responsibility for infrastructure to create a new track authority called Refer. Reasons for separating infrastructure management from railway operations and Refer's strategy.

Entretien avec Fransisco Cardoso dos Reis, nouveau président de Refer, autorité en charge de l'infrastructure ferroviaire au Portugal. Refer doit faire face à de nombreuses difficultés financières.

Vor vier Jahren wurde die Zuständigkeit für die Infrastruktur aus der Portugiesischen Eisenbahn CP herausgelöst und ein neuer Betrieb namens "Refer" geschaffen. Ziele waren die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs und die Anwendung von Management-Methoden auf der Basis von Infrastrukturbereich und Bahnbetreibern. Das Ergebnis wird positiv bewertet. Refer hat eine Investitionsstrategie bis 2006 entwickelt, deren Schwerpunkte im Beitrag erläutert werden: Stadtverkehr in Lissabon und Porto, Strecken von Lissabon in die Algarve und nach Porto, Einsatz des Pendolino und die Hochgeschwindigkeitsstrecke Lissabon - Madrid.

DB AG, I0129962 / CP / UIC 09062

19. Roumania / Roumanie / Roumanien

➤ DEL VAL Yolanda

El ferrocarril rumano prepara su entrada a la UE modernizando la red

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol. 39, N. 453, Mayo 2002, P 22-24, ISSN 1134-1416) ES.

En 1998 les chemins de fer roumains (SNCFR) se sont scindés en cinq compagnies : CFR SA (infrastructure), CFR Calatori (voyageurs), CFR Marfa (marchandises), SAAF (contrôle des activités excédentaires) et AAF (administration des activités financières). Cette restructuration a permis, grâce aux aides internationales de freiner la chute des activités du chemin de fer roumain qui avait atteint 35 % au cours des dix années précédentes. Ces cinq compagnies sont sous la tutelle de l'état avec néanmoins l'objectif de privatiser CFR Marfa. Un organisme indépendant, AFER, est responsable de la sécurité et des licences d'exploitation avec les opérateurs. CFR Calatori exploite 1600 trains de voyageurs composés à 50 % de trains Intercity, le reste de trains locaux. Depuis la restructuration la préoccupation a été de centraliser les investissements sur la rénovation des véhicules et des voies. CFF Marfa (marchandises) a amélioré ses activités et l'international représente 25 %. CFR a négocié plusieurs emprunts afin de moderniser ses corridors internationaux. Ses principaux partenaires sont : la Banque Européenne d'Investissement, l'Union Européenne, la Banque du Japon

CP / UIC 10236

➤ Olievschi, V.

The development strategy of the railway sector in Romania during 2001-2010 (III)

(Railway Journal, Bucuresti: S.C.Publiferom, Vol.8, N.2 (43), 2002-02, P.48-49; 56, ISSN 1454-9700)EN

L'article présente de façon synthétique les principaux aspects en matière de stratégie de développement du transport de marchandises en Roumanie durant la période 2001-2010.

UIC 10412

➤ Mitrea, M.

Railway restructuring : European goals and the Romanian approach

Restructuration des chemins de fer

Umstrukturierung der Bahnen : Europäische Zielsetzungen und rumänischer Ansatz

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.12, 2001-12, P.126-129)FR, EN, DE

Le processus de restructuration des chemins de fer roumains a débuté en 1992 et se poursuit toujours dix ans plus tard, essentiellement dans trois directions : assainissement financier, réforme institutionnelle, externalisation et privatisation. Cette intervention fait partie du sous-thème I du Congrès ferroviaire mondial AICCF/UIC/CEMT qui s'est tenu à Vienne du 25 au 28 septembre 2001.

Europas Eisenbahnunternehmen befinden sich in einer Umstrukturierungsphase. Dabei geht es auch darum, die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber den übrigen Verkehrsträgern zu stärken. Im Beitrag werden die grundlegenden Ziele einer Bahnreform unter Berücksichtigung der Eisenbahnen in Übergangswirtschaften erläutert. Eine besondere Verantwortung kommt dabei den Regierungen zu, die die Reformen begleiten und unterstützen müssen. Beschrieben wird weiter der Umstrukturierungsprozess, den derzeit die Rumänischen Eisenbahnen (SNCFR) durchlaufen sowie die Erfordernisse und Möglichkeiten von staatlichen Beihilfen.

DB AG, I0134146 / **CP / UIC** 10145



20. Russia / Russie / Russland

➤ Nehls, Karl

Russlands Verkehrswesen im Aufbruch

(Internationales Verkehrswesen, 2002, Nr. 12, S. 585-589) deutsch

Das russische Verkehrswesen hat den Übergang zu marktwirtschaftlichen Strukturen zwar weitgehend vollzogen, es leidet aber unter seiner technischen Veralterung. Jetzt ist ein Programm zur Modernisierung aller Verkehrsträger angelaufen. Ausgangspunkt des Programms ist die Feststellung, dass Russlands Verkehrswesen zum Hemmnis für die sozial-ökonomische Entwicklung des Landes geworden ist. Das Programm nennt als Hauptziele die Erhöhung der Effektivität und Sicherheit bei ausgewogener Entwicklung aller Verkehrsträger. Dabei sollen diese durch ein ganzes Bündel von Maßnahmen erreicht werden. Der Beitrag schildert das Programm und die zugehörigen Maßnahmen - auch mit einem besonderen Blick auf die Bahnreform, was auch im Westen ein heikles Thema ist.

DB AG, I0236418

➤ DEL VAL, Yolanda

Rusia emprende su reforma ferroviaria alejada del modelo europeo

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol. 39, N. 456, Septiembre 2002, P 24-26, ISSN 1134-1416) ES

Cet article présente les réformes qu'entreprend RZD, le réseau ferroviaire russe, 86031 kilomètres, le plus grand du monde. Elles s'articulent autour de 3 étapes : nouveau statut de RZD (séparation de la compagnie ferroviaire du ministère des transports ferrés, ce dernier conserve les fonctions de régulation), création de diverses compagnies dépendantes de RZD spécialisées dans le transport de marchandises et attirer des capitaux par la vente d'actions, RZD étant une entreprise cotée en bourse

CP

➤ Sataev, V. N.; Elizarev, Ju. V.; Bellina, E. V.

Passazirskie perevozki na etape reformirovanija

(Der Personenverkehr in der Reformetappe)

(Zeleznodorožnyj transport, 2002, Nr. 7, S. 5-9) russisch

Der Personenverkehr der RZD, vom Beförderungsumfang her der weltweit viertgrößte, steht vor umfassenden Reformen. Die entsprechenden Programme wurden 1998 und 2001 von der russischen Regierung beschlossen und sind bis 2010 ausgelegt. Sie umfassen u. a. die Schaffung der erforderlichen gesetzlichen Grundlagen, die Veränderung der Leitungsstrukturen, die Bildung selbständiger Betriebe für Fern- und Nahverkehr, die Neuordnung der Finanzen und das Zurückfahren von Subventionen. Die einzelnen Maßnahmen werden kommentiert, ihr Realisierungsstand wird eingeschätzt.

DB AG, I0235838

➤ Fadeev, G.M.

O chode realizacii pervoocerednych meroprijatij programmy strukturnoj reformy na zeleznodoroznom transporte i zadacach po zaverseniju pervogo etappa reformirovanija

(Zur Realisierung der vorrangigen Aufgaben des Strukturreformprogramms im Eisenbahnwesen und zur Vervollkommnung der ersten Reformetappe)

(Zeleznodoroznyj transport, 2002, Nr. 5, S. 2-11) russisch

Der Eisenbahnminister Russlands analysiert auf einer Kollegiumstagung seines Ministeriums im 1. Quartal 2002 die Lage der Russischen Eisenbahnen (RZD) nach einem einjährigen Reformprozess. Bei zu geringem Transportaufkommen, sinkenden Erlösen und hohen Kreditverpflichtungen ist die Finanzsituation der RZD angespannt. Ihre Konsolidierung bleibt ein vorrangiges Ziel. Weiterhin geht er u.a. auf rechtliche und organisatorische Probleme der Reformen, auf die Tarifpolitik, die Einführung von Informationstechnologien, die Verbesserung der Investitions-, Sozial- und Personalpolitik sowie die Zusammenarbeit mit den Regionen ein.

DB AG, I0234834

➤ SHEMANAYEV, Victor ; LUKOV, Boris

Russia marries structural reform to higher investment

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business Information, Vol. 158, N. 3, March 2002, P. 136-139, ISSN 0373-5346) EN

Legislation currently being drafted will separate the Russian Railway Company from the Ministry of Railway Transport, which retains regulatory functions. More changes will follow, but for now the priority is to overcome a huge backlog of under-investment dating from the Soviet era, particularly in motive power and rolling stock

La préoccupation actuelle des chemins de fer russes n'est pas seulement la séparation de la compagnie ferroviaire russe du Ministère des Chemins de fer mais également de parer au manque d'investissement qu'il y a eu lors de l'ère Soviétique en particulier en matière de traction et de matériel roulant. Des investissements devraient être prévus sur cinq ans pour rattraper ce retard. D'autre part, le programme sur neuf ans de réformes structurelles est présenté il a été approuvé par le gouvernement en mai 2001.

CP / UIC 09923

21. Slovaquia / Slovaquie / Slowakei

➤ Dimun, L.

ZSR restructuring bears fruit

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.159, N.1, 2003-01, P.44-45, ISSN 0373-5346)EN

La transformation des chemins de fer slovaques, ZSR, en deux sociétés par action a permis l'établissement de nouvelles relations contractuelles avec l'Etat. Cet article fait le point après un an de fonctionnement de la nouvelle organisation.

UIC 10984

➤ Cikovsky, M.

Slovak railways

Chemins de fer slovaques : séparation entre l'infrastructure et l'exploitation

Trennung von Infrastruktur und Verkehr in der Slowakei

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.7-8, 2002-07, P.27-33)FRENDE

La mise en place de la Zelezniena spoloenos a.s., Société ferroviaire S.A., à la fin de l'année 2001 est l'aboutissement du projet de transformation et de restructuration des chemins de fer de la République de Slovaquie. Cet article décrit les missions et l'organisation de cette nouvelle société chargée des activités de transport et des activités commerciales des anciens chemins de fer slovaques. Par ailleurs, cet article comprend une interview de Monsieur Andrej Egyed, directeur général de la société.

Seit Beginn des Jahres 2002 gibt es zwei neue rechtlich unabhängige Einheiten bei den slowakischen Eisenbahnen für den Betrieb der Infrastruktur und für den Verkehrsbetrieb, nämlich die Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ZSR) und die Eisenbahngesellschaft AG, Zeleznická spoločnosť, a.s. (ZSSK). Das Aktienkapital der ZSSK, deren Geschäftssitz sich in Bratislava befindet, gehört zu 100 Prozent dem slowakischen Staat. Sie besitzt u.a. die Divisionen DOP für den Personenverkehr, DNP für den Güterverkehr und DZKV für das Rollmaterial. Ein Interview mit ihrem Generaldirektor über die Hintergründe und die künftige Entwicklung ist dem Artikel beigelegt.

DB AG, I0235607 / **UIC** 10605

➤ BANIC, Peter

Infrastructure in the wake of the restructuring of the railways of the Slovak Republic
L'infrastructure au terme de la restructuration des chemins de fer de la République slovaque

Die Infrastruktur nach der Umstrukturierung der Eisenbahn der Slowakischen Republik

(Rail International, Bruxelles: AICCF/UIC, Vol. 32, N. 12, décembre 2001, P. 240-248) FR

Le gouvernement de la République slovaque a approuvé le projet de transformation et de restructuration des chemins de fer de la République slovaque (ZSR). Les principaux objectifs fixés sont: séparation sur le plan organique et comptable de l'infrastructure par rapport aux activités de transport et commerciales; création d'une société par actions autonome opérant au niveau des activités de transport et commerciales; possibilité pour des tiers d'exercer une activité commerciale sur le marché ferroviaire conformément aux Directives EU; séparation et privatisation du patrimoine destiné aux prestations et aux services additionnels; désendettement des Chemins de fer grâce au produit retiré de la vente de patrimoines non directement utilisables, à celui de la privatisation et aux compensations financières pour prestations d'intérêt public

CP / UIC 10203

➤ **Project for transformation and restructuring of the Railways of the SR**

(Bratislava: Ministry of Transport, 2000-09, 101P.)EN

Projet du gouvernement slovaque de restructuration des chemins de fer ZSR.

UIC 10033

22. Spain / Espagne / Spanien

➤ **Fomento informa sobre el anteproyecto de Ley del sector ferroviario**

(Líneas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol. 13, N. 281, 16 Diciembre 2002, P. 4-7) ES

Le Conseil des ministres a approuvé le 13 décembre le renvoi de l'avant-projet de loi du secteur ferroviare au Conseil économique et social et aux secteurs sociaux concernés. Cet avant-projet transpose au droit espagnol les trois directives du paquet ferroviare et réorganise le secteur ferroviare de l'État, en établissant les bases qui permettront l'ouverture progressive du transport ferroviare à la concurrence

CP

➤ **Las empresas que llegan al mercado ferroviario español**

(Líneas del tren, 2002, Nr. 271, S. 4-8) spanisch

Durch den Liberalisierungsprozess im Eisenbahnsektor sind in den letzten zehn Jahren europaweit private Eisenbahnunternehmen in den Markt eingetreten. Häufig entstammen diese Unternehmen dem Verkehrssektor, zum Beispiel Busunternehmen oder andere Stadtverkehrsunternehmen. Auch in Spanien werden die privaten Anbieter voraussichtlich aus diesen Branchen kommen und ferner aus den Reihen der großen spanischen Fahrzeughersteller. Gegenwärtig bereiten sich vier Unternehmen auf den Eintritt in den spanischen Eisenbahnmarkt vor, darunter die beiden größten privaten Verkehrsbetriebe Europas: Connex und Keolis.

DB AG, I0236214

➤ BRAVO, L.

Perfil del futuro modelo ferroviario español

(Líneas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol. 13, N. 270, 17 Junio 2002, P. 10) ES

Le ministre des travaux publics espagnol, Francisco Alvarez-Cascos, a ébauché au cours de l'ouverture du V congrès d'ingénierie du transport tenu à Santander du 11 au 13 juin dernier, les lignes générales du nouveau modèle ferroviare espagnol. Il s'articule autour de quatre principales entités : une autorité ferroviare, un organisme ferroviare régulateur, un administrateur des infrastructures ferroviaires (Adif) et les entreprises publiques et privées. Le discours de cette intervention est reproduit dans cet article

CP

➤ Izquierdo, Rafael

La liberalización del transporte ferroviario en España

(EurailSpeed Madrid 2002, 2002, S. 1-4) spanisch

Die spanische Regierung will neben den umfangreichen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur auch die Reorganisation des spanischen Eisenbahnwesens im Sinne des EU-Rechts weiter voranbringen. Obwohl die letzten 10 Jahren wie z.B. 1997 mit Gründung des GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) viel in diese Richtung getan wurde, sind die Forderungen der EU-Richtlinien nicht vollständig erfüllt. Eine neue Gesetzesvorlage sieht zahlreiche Umstrukturierungen vor wie z.B. die Schaffung eines Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) als Netzbetreiber und einer öffentlichen Vermittlungsstelle bei Streitfällen zwischen ADIF und den Eisenbahnunternehmen. Die Entwicklung, das neue spanische Eisenbahn-Modell mit den künftigen Zuordnungen von Besitz und Schulden sowie die Hauptprobleme bei einer möglichen Umsetzung werden beschrieben.

DB AG, I0236116

➤ **La evolución del modelo de gestión y las relaciones con el estado**

(Líneas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol. 10, N. 200, 2 Junio 1999, P. 43-46) ES

Article synthétique sur l'évolution de RENFE depuis 1990 : création des unités d'affaires, séparation comptable entre l'exploitation et l'infrastructure en 1994 et le changement de statut, le contrat de programme 1994-1998, la création du gestionnaire des infrastructures, le GIF

CP

23. Sweden / Suède / Schweden

➤ Hörnkvist, Erik

Helhetsgrepp på järnvägens framtid

(Die Zukunft der Eisenbahn voll im Griff)

(Transport Journalen, 2002, Nr. 2, S. 32-35) schwedisch

Das Wirtschaftsministerium in Schweden hat eine Untersuchung zum Eisenbahnwesen in Auftrag gegeben, die im März 2003 vorliegen soll. Es geht um die Anpassung an EU-Recht nach dem sogenannten "Eisenbahnpaket" und die Fortentwicklung der Eisenbahnneuordnung von 1988. Schweden hat seitdem versucht, die Liberalisierung voran zu treiben und wird dies auch weiterhin im Kundeninteresse und in Zusammenarbeit mit zumindestens den Nachbarn im Norden tun. Die Probleme liegen auf dem Kontinent, wo dem politischen Willen in Brüssel die konservativen Bahnverwaltungen gegenüber stehen und wo die Bahn mit 18 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit fährt. Die Banverket wird voraussichtlich eine übergeordnete Behörde für die Erlaubnis zum Netzzugang bekommen.

DB AG, I0234917

➤ Puusepp, Peeter

Improved quality and punctuality necessary for the future of Swedish rail

(Höhere Qualität und Pünktlichkeit sind erforderlich für die Zukunft des Eisenbahnverkehrs in Schweden)

(European Railway Review, 2002, Nr. 3, S. 14-17) englisch

Bahnfahren ist in Schweden sehr populär, sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr. Auch der Gütertransport ist auf ein Maß angewachsen, das eine weitere mengenmäßige Zunahme nur mit beträchtlichen Investitionen gestattet. Neben fehlender Infrastrukturkapazität und nicht ausreichender vorbeugender Instandhaltung mangelt es den Betreibern teilweise an ausreichender Profitabilität und Kompetenz. Im Beitrag wird u.a. berichtet über die zahlreichen Betreiber beim Personenverkehr auf dem regulierten Markt, über die wenigen Anbieter im Gütertransport auf dem deregulierten Markt, über die besondere Rolle des Unternehmens Banverket (Infrastrukturmanager) und über eine Bewertung der Ergebnisse der Bahnreform in Schweden.

DB AG, I0235703

➤ Ekström, A.

In search of dynamic stability. Strategic railway planning in a transition phase : The Swedish experience

(A la recherche d'une stabilité dynamique. Planification ferroviaire stratégique en période de transition : les expériences suédoises)

(Auf der Suche nach dynamischer Stabilität. Strategische Eisenbahnplanung in einer Phase des Umbruchs : Erfahrungen in Schweden)

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.12, 2001-12, P.220-227)FR,EN, DE

Cette intervention présente les principaux enseignements que l'on peut tirer de la restructuration progressive des chemins de fer en Suède. Cette intervention fait partie du sous-thème V du Congrès ferroviaire mondial AICCF/UIC/CEMT qui s'est tenu à Vienne du 25 au 28 septembre 2001.

UIC 10201



➤ Johannesson, D.

Railway revolution the Swedish way

(European Railway Review, London: Russell , Vol.7, N.3, 2001-08, P.15-17, ISSN 1351-1599)EN

L'auteur, président des SJ AB, commente la séparation des chemins de fer suédois en six compagnies autonomes et la stratégie adoptée.

UIC 09857

➤ Bennett, S.

SJ gears up to compete with private operators

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.41, N.10, 2001-10, P.15-18, ISSN 0744-5326)EN

En Suède, l'entreprise ferroviaire nationale de voyageurs, SJ, continue de se restructurer pour pouvoir anticiper la déréglementation à venir. Les derniers changements, qui ont eu lieu en juillet 2001, résident dans la création de trois divisions pour le trafic voyageur, une division pour le matériel roulant, d'unités commerciales responsables de la stratégie, de la sécurité, des finances, de la législation, de l'administration et du marketing.

UIC 09577

➤ **SJ splits into six companies**

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business Information, Vol. 157, N. 1, January 2001, P. 7, ISSN 0373-5346) EN

January 1 marks the end of Swedish State Railways as a national operator after 145 years. Under a restructuring, SJ is being broken up into six independent state-owned companies

CP

➤ HERISSE, P.

Suède : les déboires des Français au pays de la déréglementation

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2780, 2001-01-17, P.18-25, ISSN 0042-5478)FR

Le bilan sur la déréglementation (séparation entre infrastructure et exploitation) de la compagnie des chemins de fer suédois, SJ (Statens Järnvägar) est positif. Le Parlement suédois a d'ailleurs décidé, à la mi décembre 2000, d'entreprendre une nouvelle réforme. La compagnie sera divisée en six entités indépendantes, préparation à une future privatisation. Si la restructuration est plutôt positive du côté suédois, d'autres compagnies telles que Sydvästen (filiale de Via-Cariane, de Go Ahead et de BK Tag) ou Citypendeln (filiale suédoise du groupe français qui exploite le Pendeltag, un réseau de train de banlieue) n'ont pas eu autant de chance.

UIC 09039

➤ **Swedish franchisees have mixed fortunes**

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.40, N.7, 2000-07, P.17-20, ISSN 0744-5326)EN

Dix années se sont écoulées depuis les premières étapes de la dérégulation et le marché ferroviaire suédois est maintenant composé d'une multitude d'entreprises.

UIC 08597



24. Switzerland / Suisse/ Schweiz

➤ Haydock, D.

Merger mania in Switzerland

(Today's Railways, Sheffield: Platform 5, N.81, 2002-09, P.29-35, ISSN 1354-2753) EN

Les chemins de fer privés suisses ont connu une vague de fusions sans précédent depuis 1997. Cet article dresse un panorama des entreprises ferroviaires qui sont nées de ces fusions.

UIC 10482

➤ **Plädoyer für Einheit**

(Verkehr, 2002, Nr. 4, S. 6) deutsch

Auch in der Schweiz werden Überlegungen angestellt, das Eisenbahnunternehmen SBB künftig in zwei unabhängig agierende Firmen für Betrieb und Infrastruktur zu trennen. SBB-Chef Weibel sieht durch die Diskussionen die Funktionalität des komplexen Bahnsystems als auf Schwerste gefährdet an. Der diskriminierungsfreie Netzzugang ist auch mit den ungeteilten SBB möglich, zumal schon heute rund 15 Prozent der Züge im Güterverkehr durch Dritte gefahren werden.

DB AG, I0233538

➤ **La Suisse est en avance sur les pays voisins**

Schweiz ist weiter als die Nachbarländer

(LITRA : Information sur les transports, Bern: LITRA, N.6, 2001-12-21, P.1-9; 1-29)FR-DE

EconomieSuisse, l'association des milieux économiques suisses, s'est prononcée récemment au sujet de nouveaux pas qui devraient être faits pour réformer les chemins de fer. Cette association préconise des mesures complémentaires visant à libéraliser et à privatiser le secteur des transports publics suisses. Du point de vue de LITRA et des transports publics, les thèses exposées dans le document d'EconomieSuisse ne sauraient être agréées en bloc. Une brochure, éditée dans la "série jaune", expose les arguments et les réponses aux postulats d'EconomieSuisse. Cette brochure s'intitule "la deuxième réforme des chemins de fer : EconomieSuisse et les transports publics, postulats et réponses".

UIC 9813

➤ Weibel, B.

Integration oder Framentierung der Bahn : Hypothesen und ein eindeutiges Plädoyer

(Zeitschrift für Eisenbahnwesen & Verkehrstechnik (ZEV+DET), Berlin: Georg Siemens, Vol.125, N.12, 2001-12, P.525-527, ISSN 0941-0589)DE

Lors d'une rencontre entre députés en juin 2001 à Berlin, le Président de la Direction des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) a établi quatre hypothèses concernant la question de la gestion intégrée ou fragmentée des compagnies ferroviaires notamment des réseaux aux trafics importants. Selon lui, il faut gérer les systèmes ferroviaires de façon intégrée. Ainsi ils sont plus efficaces en permettant un meilleur fonctionnement ainsi qu'une meilleure optimisation à long terme, voire une compétition non discriminatoire.

UIC 09794

➤ Kaspar, C.

Schweiz : Die Bahnreform nimmt Gestalt an

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.52, N.7-8, 2000-07, P.308-310, ISSN 0020-9511)DE

La réforme des chemins de fer qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1999 en Suisse réorganise complètement le système de transport public. Le retrait croissant des pouvoirs publics dans la gestion de l'entreprise ferroviaire, la libéralisation ainsi que l'accord sur le transport terrestre conclu avec l'Union européenne qui induit un accès plus facile au réseau ferroviaire font rentrer les chemins de fer suisses dans l'ère de la concurrence.

UIC 8621

25. United Kingdom / Royaume-Uni / Vereinigtes Königreich

➤ Schöller, Oliver

Zu den Folgen einer neoliberalen Deregulierungsstrategie

(Internationales Verkehrswesen, 2003, Nr. 1+2, S. 26-30) deutsch

Acht Jahre nach der Privatisierung der britischen Staatsbahn werden die ökonomischen, sozialen und ökologischen Folgen der Restrukturierungsmaßnahmen untersucht. Anhand von Qualitätskriterien, die sich an den Bedürfnissen der Kunden orientieren, erfolgt eine Beurteilung der Privatisierungseffekte auf das Gesamtsystem. Am Beispiel der britischen Eisenbahnprivatisierung soll gezeigt werden, dass die spezifische Strategie einer einseitig marktradikalen Privatisierung gescheitert ist.

DB AG, I0336893

➤ Stanley, Peter W.

Die Privatisierung von British Rail - eine verpasste Gelegenheit

(EI - Der Eisenbahningenieur, 2002, Nr. 3, S. 40-44) deutsch

1992 wurde in Großbritannien die Organisationsform von British Rail geändert. Ziel war eine effektivere Bahn, wobei eine Privatisierung noch nicht auf der Tagesordnung stand. Erst später wurde unter der Regierung Major die Privatisierung eingeleitet, die zur Zerschlagung von British Rail führte. 1994 gründete die Regierung Railtrack als eine getrennte Gesellschaft im Besitz der Regierung, und 1995 übertrug sie dieser Gesellschaft die Eigentümerschaft an der Infrastruktur und die Verantwortung für die Überwachung der Infrastruktur und die Überwachung des Betriebs der Züge. Dann begann der Verkaufsprozess. Dass die Privatisierung zumindest bei der Infrastruktur kein Erfolg war, ist letztlich deutlich geworden, als Railtrack unter Zwangsverwaltung gestellt wurde. Der Beitrag analysiert den Ablauf der Privatisierung von British Rail und merkt an, wie es hätte besser gemacht werden können.

DB AG, I0233237

➤ MATHIEU, Gérard

La réforme des chemins de fer britanniques -Quelle privatisation ? Quel bilan ?

(Transports, Paris: Editions Techniques et Economiques, Vol. 47, N. 413, mai-juin 2002, P. 149-169, ISSN 0564-1373) FR

Cet article présente les résultats d'une étude réalisée par le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, dont l'objet est de dresser le bilan de la réforme, cinq ans après leur privatisation. Ce fut une opération difficile, longtemps repoussée puis menée dans la précipitation par ses promoteurs. Ces derniers, après avoir opté pour une fragmentation excessive du secteur et la privatisation du propriétaire (landlord) gestionnaire des infrastructures, Railtrack, allaient, malgré les intentions initiales, devoir renoncer à une réelle concurrence entre les compagnies exploitantes (Train Operating Companies, TOCs) titulaires de franchises. Ce bilan mitigé est très critiqué en Grande-Bretagne car, si le trafic a augmenté, la qualité des services s'est fortement dégradée et de graves insuffisances sont apparues dans l'entretien et la gestion des infrastructures ferroviaires. Cette situation a amené le gouvernement britannique à placer Railtrack "*under administrative supervision*"

Es wird eine ausführliche Studie zur Privatisierung der Britischen Eisenbahnen - auch im Vergleich zur Lage in Frankreich - vorgestellt. Bereits vor Beginn der Umstrukturierung der BR war bekannt, dass eine komplexe Operation bevorstand, die dann von ihren Initiatoren überstürzt umgesetzt wurde. Das gesamte Unternehmen wurde noch weiter als ursprünglich geplant aufgeteilt, wodurch sich in vielen Bereichen Koordinationsprobleme bei Strategie und Taktik einstellten. Entgegen der anfänglichen Absicht konnte keine echte Konkurrenz zwischen den betriebsführenden Unternehmen, den Konzessionsinhabern, zu Stande gebracht werden. Der Einsatz von Subunternehmen erschwerte die Kontrolle und die Zuordnung der Verantwortlichkeiten, was bei der Instandhaltung der Infrastruktur und der Betriebsführung schlimme Folgen hatte. Die Regierung unterstellte das Unternehmen daher ihrer unmittelbaren Überwachung (under administrative supervision). Nach fünf Jahren zeigte eine zwiespältige Bilanz Verkehrszunahmen trotz hoher Preise und schlechter Dienstleistungsqualität.

DB AG, I0235194 / CP

➤ Hughes, Murray

SRA is "the strategic specifier"

(Die SRA zeichnet eine Politik der systematischen Verbesserung auf)

(Railway Gazette International, 2002, Nr. 12, S. 749-752) englisch

Die britische Strategic Rail Authority will eine kohärente Strategie aufbauen für eine Branche, die an einer Kombination von ungünstigen Verträgen und Missmanagement leidet. Mit der Aussicht auf Neuvergabe von Franchisen für viele Bereiche des Personenverkehrs in den Jahren 2003 bis 2004 steht auch ein starker politischer Druck an, die Servicequalität zu erhöhen und die Kosten für neue Projekte zu senken. Es soll eine Politik entwickelt werden, die sehr genau die Rolle und Leistungen der Infrastrukturgesellschaft Network Rail sowie der Bahnbetreibergesellschaften spezifiziert.

DB AG, I0236934

➤ Wolmar, Christian

Broken Rail : how privatisation wrecked Britain's railways

(London : Aurum Press, 2001 [002667697] Standort : BE SBB Büchermagazin

SBB 1.6337

26. The Documentation Centres / Les centres de documentation / Die Dokumentationszentren

➤ **CD České Dráhy**

ODIS Transport Information Centre
Data and Information Services (DATIS)
Hybernská 5
CZ-11000 Praha 1
République Tchèque
Tél : + 420 224 615 512
Fax : + 420 224 219 982
e-mail : odis@datis.cd rail.cz
web : <http://www.datis.cd rail.cz>

➤ **CP - Caminhos de ferro Portugueses, EP**

Sécretariat Général
Gestion de la base de connaissances
Calçada do Duque 20
P-1294-109 Lisboa
Portugal
Tél : + 351 213 215 700
Fax : + 351 213 215 879
web : <http://www.cp.pt>

➤ **DB AG - Deutsche Bahn AG**

DB Anlagen und Haus Service GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Druck und Informationslogistik
Information und Dokumentation (IuD) Bahn
Lammstr. 19 (Zi. 102)
D-76133 Karlsruhe
Allemagne
Tél : + 49 (0) 721 938 1452
Fax : + 49 (0) 721 938 1370
e-mail : dbselect@bahn.de

➤ **FS SpA - Ferrovie dello Stato SpA**

Metropolis S.p.A
Service Unit
Servizi Generali
Piazza della Croce Rossa, 1
I-00161 Roma
Tél : + 39 06 44 10 23 17
Fax : + 39 06 44 10 24 36
e-mail : rotaie@tin.it



➤ **SBB/CFF/FFS Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de fer fédéraux Suisses**

SBB Historic, Historical Heritage Foundation SBB

Infothèque CFF / Infothek SBB

Bollwerk 12

CH-3000 Bern 65

Suisse Tél : + 41 51 220 25 11

Fax : + 41 51 220 40 99

e-mail : Infothek@sbb.ch

web : <http://www.sbb.ch>

➤ **UIC - Union Internationale des Chemins de fer**

Centre de Documentation

16 rue Jean Rey

F-75015 Paris

France Tél : + 33 1 44 49 22 71/73

Fax : + 33 1 44 49 21 89

e-mail : doc@uic.asso.fr

web : <http://www.uic.asso.fr>

