

**Zeitschrift:** Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES  
**Herausgeber:** Schweizerische Energie-Stiftung  
**Band:** - (2000)  
**Heft:** 1: Strommarktöffnung rollt : KleinkundInnen zahlen für Atompleite

**Artikel:** Ein Fahrplanwechsel ist fällig  
**Autor:** Braunwalder, Armin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-586019>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 21.12.2024

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

# Ein Fahrplanwechsel ist fällig

Bei der Stromversorgung haben sich die SBB-Strategen böse verrechnet. Die 'geänderten Rahmenbedingungen' als Entschuldigung greifen zu kurz. Das Fiasko ist hausgemacht und lässt sich nur überwinden, wenn jetzt Dogmen fallen.

Armin Braunwalder, SES-Geschäftsleiter

Die kriegsbedingte Kohleknappheit während des Ersten Weltkrieges war Geburtshelferin für die Elektrifizierung des Schweizerischen Eisenbahnnetzes. Nach dem Probebetrieb auf der Strecke Bern - Thun im Jahre 1919 konnte auf der Gotthardlinie ab 1922 elektrisch gefahren werden. Heute sind 99,5% des SBB-Netzes elektrifiziert.

In den sechziger Jahren folgte die prekärste Phase in der Bahnstromversorgung. Im kalten Winter 1964 wurde das Fahrplanangebot dem noch vorhandenen Wasser in Speicherseen angepasst. Es folgte die Suche nach neuen Energiequellen. Einem Verwaltungsratsbeschluss aus dem Jahr 1913 (!) folgend, erlagen die damaligen SBB-Bosse der allgemeinen Wachstums- und Atomeuphorie. Allen KritikerInnen zum Trotz gingen die SBB 1972 über die 13,5%-Beteiligung an der Aktiengesellschaft für Kernenergiebeteiligungen (Gesellschaftskapital 90 Mio. Franken) langfristige Strombezugsrechte an den Atomkraftwerken der *Électricité de France* in Bugey und 1984 in Cattenom ein. Weiter beteiligten sich die SBB mit 20% an der Energiefinanzierungs AG (GK 100 Mio. Franken) und mit je 5% an den Atomkraftwerken Gösigen (GK 350 Mio. Franken) und Leibstadt (GK

450 Mio. Franken). Doch damit noch nicht genug.

## Lied der Atomlobby gesungen

'Die Langfristprognose 1990-2000, die auf den neuen Angebotskonzepten Huckepack-Korridore, Bahn 2000 und NEAT basierte, zeigte 1989 die Notwendigkeit für den Erwerb von zwei neuen Stromerzeugungsrechten ab dem Jahre 1995, respektive 2000 auf.' So informierte das SBB-Generalsekretariat im Mai 1997 in 'Profil', einem Blatt für die persönliche Kaderinformation. Darin ist auch von 'zunehmend grösseren Stromüberschüssen' die Rede, die einen jährlichen Verlust von 20 Millionen Franken einbringen - 'mit steigender Tendenz'. Heute wissen wir es genauer: Die SBB fahren mit dem Verkauf von Stromüberschüssen pro Jahr 40-80 Millionen Franken Verluste ein.

Als Erklärung für dieses Fiasko werden die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen angeführt, die sich 'drastisch verändert haben'. Diese Erklärung greift allerdings zu kurz, denn die SBB-Bosse liessen sich von Bedarfsprognosen fern jeglicher Realität leiten. Sie sangen das Lied von der drohenden 'Stromlücke' nach, das die Atomlobby nach der Beerdigung des AKW Kaiseraugst anstimmte. Das Resultat ist für SBB und Elektrizitätswirtschaft vernichtend: Über-

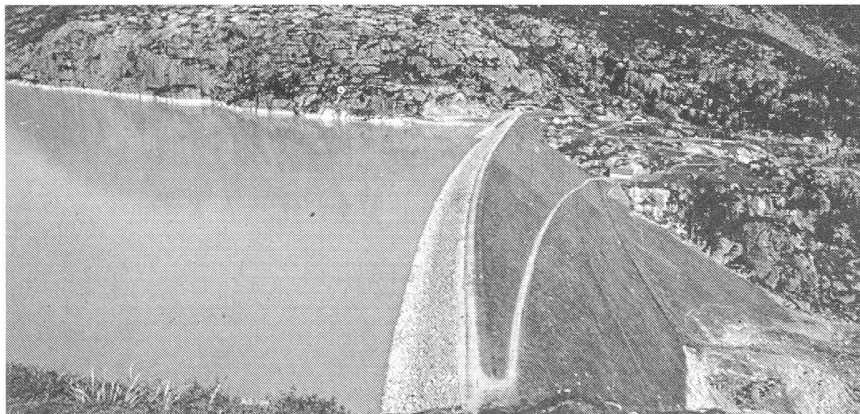
kapazitäten führen zu jährlichen Verlusten in Milliardenhöhe. Die Zeche bezahlen die BahnkundInnen und die StromkonsumentInnen.

Im Juni 1997 forderte Generaldirektor Pierre-Alain Urech in der SBB-Zeitung 'neue Überlegungen im Blick auf die bevorstehende Öffnung des Strommarktes'. Anfangs 1999 frohlockte Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung: 'Das neu positionierte Unternehmen ist reif für neue Wege'. Für den Strombereich trifft das nicht zu. Hier sitzen die SBB noch immer im falschen Zug. Wenn das Stromfiasko überwunden werden soll, müssen jetzt Dogmen fallen:

**Dezentrale Kraftwerke:** Die SBB müssen endlich wegkommen von ihrer Fixierung auf zentrale Grossanlagen, die notgedrungen gewaltige Übertragungsleitungen erfordern. Die Zukunft gehört der dezentralen, flexiblen und dem tatsächlichen Verbrauch angepassten Stromversorgung. Diese Philosophie stand auch am Anfang der Bahn-Elektrifizierung.

**Freileitungen in den Boden:** Die Netzausbaupläne der SBB müssen grundlegend überdacht werden. Heute fehlt es hier an jeglicher Sensibilität. Die Ausbauprojekte durch das Rothenthurmer Hochmoor oder mitten durch die Siedlungsgebiete von Biel sind Ausläufer jenes verhängnisvollen Denkens, das der SBB das Stromfiasko beschert hat. Die SBB können sich nicht länger weigern, Freileitungen in den Boden zu verlegen. Auch die SBB haben einen Beitrag zur Entlastung der Landschaft und zum Schutz der Bevölkerung vor Elektrosmog zu leisten.

**Stromleitungen koppeln:** Die SBB halten stur an ihrem autonomen Stromnetz fest. Das führt dazu, dass in der Schweiz mit den Stromleitungen der Elektrizitätswirtschaft und der SBB zwei Parallelnetze vorhanden sind. In stark belasteten Leitungskorridoren wie beispielsweise in Uri, im Tessin oder im Wallis führt das zu unsinnigen Doppelspurigkeiten. Die SBB müssen sich öffnen gegenüber der Idee, diese Netze mittels Frequenzumrichtern zu koppeln. So könnten die SBB ihren Wasserstrom im offenen Strommarkt anbieten. □



Das SBB-Kraftwerk Göschenen