

Infrastruktur

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(2001)**

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

134,4

Millionen Trassenkilometer vermarktete die Division Infrastruktur im letzten Jahr.

Das sind 2,8 Prozent mehr als im Vorjahr.

Kunden sind neben SBB Personenverkehr und SBB Cargo zunehmend auch Dritte.

Pünktlicher bei dichterem Zugverkehr.

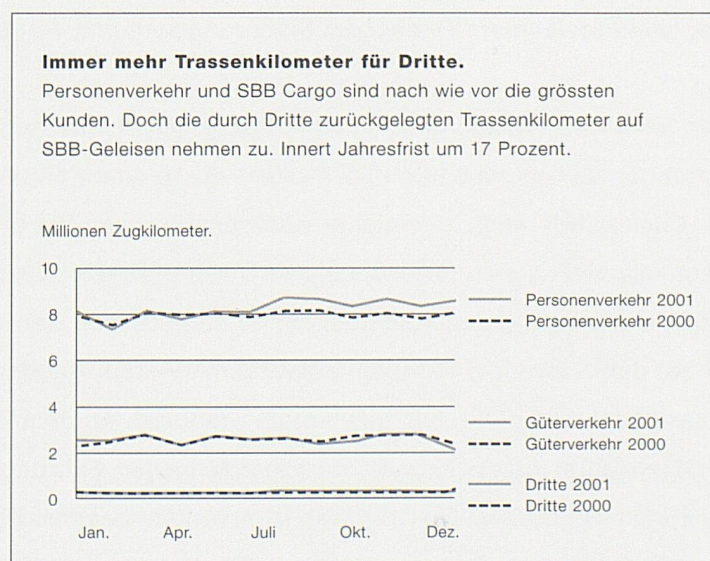
Die Schlüsselgrösse im Schweizer Bahnbetrieb ist und bleibt die Pünktlichkeit: 19 von 20 Reisezügen auf dem SBB-Netz verkehrten im Berichtsjahr pünktlich, das heisst mit maximalen Fahrplanabweichungen von vier Minuten. Der immer dichtere Fahrplan – im Juni erweiterten die SBB das Angebot im Personenverkehr um weitere vier Prozent – unterstreicht das Know-how der SBB in der Planung und Abwicklung des europaweit komplexesten Bahnbetriebs. Im Jahre 2001 legten die Züge auf dem Netz der SBB 134,4 Millionen Kilometer zurück, 2,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Mit 97,4 Prozent zeichneten die Züge des SBB-Personenverkehrs und von SBB Cargo für den Löwenanteil der Zugkilometer verantwortlich; die durch Dritte auf SBB-Gleisen zurückgelegten Trassenkilometer stiegen allerdings innert Jahresfrist um 17 Prozent auf 3,42 Millionen Kilometer. Der Trassenertrag betrug 616,1 Millionen Franken. Die noch stärkere Auslastung des SBB-Netzes setzt ein genaues Trassenmanagement, präzise Betriebsführung, Streckenausbauten und immer leistungsfähigere Gleis- und Sicherungsanlagen voraus.

Der Pünktlichkeitswert von 94,45 Prozent blieb im Vorjahresvergleich praktisch unverändert. Straziert wurden die strengen Zielvorgaben von 95 Prozent durch einen zweimaligen Totalausfall des neuen Stellwerks Basel sowie auch zahlreicher Betriebsstörungen bei Anlagen und Rollmaterial. Solche Zwischenfälle wirken sich jeweils auf den Gesamtfahrplan aus. «Importierte» Verspätungen an den elf Grenzübergangspunkten konnten so aufgefangen werden, dass sie sich in der Regel nicht auch auf den Schweizer Fahrplan auswirken konnten. Bei den Neigezügen (ICN) entsprach die Zuverlässigkeit noch nicht dem gewohnten Standard. Ab dem Fahrplanwechsel litt teilweise die Pünktlichkeit unter deren Einsatz im bogenschnellen Fahrbetrieb auf der Achse Genf–Lausanne–Biel–Zürich–St. Gallen. Unerwarteten Mehrverkehr beschied die Schliessung des Gotthard-Strassentunnels im Herbst. Dank guter Disposition konnten die SBB diesen Mehrverkehr auf der Gotthardstrecke ohne grössere Auswirkungen auf das Gesamtnetz abwickeln.

Flexible Streckenunterhaltungsdienste.

Massgeblich zum Start der ICN-Flotte beigetragen haben die Gleisunterhaltungsdienste. Die Jura-südfuss-Strecke, insbesondere der 10 Kilometer lange Bahn-2000-Neubauabschnitt zwischen Onnens-Bonvillars und Gorgier-St-Aubin, konnte im Frühjahr 2001 rechtzeitig für das bogenschnelle Fahren der Neigezüge bereitgestellt werden. Bei laufendem Bahnbetrieb schlossen die

Unterhaltungsdienste die 12-Millionen-Franken-Gleissanierung im Gotthardtunnel Anfang November vorzeitig ab und stellten so die im Zusammenhang mit der Schliessung des Strassentunnels nötige Zusatzkapazität für die Gotthard-Autozüge sowie die zusätzlichen Güterzüge bereit. Rasch und unbürokratisch haben die Unterhaltungsdienste auch in den Bahnhöfen Göschenen und Airolo die Sicherungs- und Gleisanlagen für den vor 20 Jahren eingestellten Autoverlad angepasst sowie in Brunnen innerhalb weniger Tage einen provisorischen Lastwagenverlade-Terminal aufgebaut. Zusammen mit der Firma Euroswitch, an der die SBB zu zwei Dritteln beteiligt sind, montierten die Gleisunterhaltungsdienste 143 Weichen im Just-in-time-Verfahren. Schweizweit haben die SBB im vergangenen Jahr rund 550 Millionen Franken für die Unterhaltsarbeiten und Gleiserneuerungen aufgewendet. Über Internet-Auktionen (E-Procurement) konnten die SBB im vergangenen Jahr die Beschaffungskosten senken, Sortiment und Administration entlasten sowie die Bestellzeiten verkürzen.



Die Erneuerung von vier grossen Bahnhöfen abgeschlossen.

Das Anlagenmanagement der SBB betreute im Berichtsjahr über 1600 grössere Projekte, 516 davon mit einem Volumen von mehr als einer Million Franken. 140 Projekte hat das Bundesamt für Verkehr im letzten Jahr zur Planbewilligung erhalten; davon ist im gleichen Zeitraum für 90 Objekte die entsprechende Verfügung eingetroffen. Die sogenannten «Durchlaufzeiten» für die Bewilligung der Projekte waren als Folge von optimierten Prozessen rund zehn Prozent kürzer als in den Vor-

jahren. Zu den grösseren Vorhaben zählen die Projektarbeiten für die Erneuerung oder den Ausbau folgender Bahnhöfe und Streckenabschnitte: Gleis- und Stellwerkanlagen in Bellinzona und Thun, Perronverlängerungen in den Bahnhöfen Zürich und Bern, drittes Gleis Ostermündigen-Gümligen, S-Bahn-Stationen Wankdorf, Neuchâtel–Le Locle, Bern–Trubschachen sowie die auf 2006 geplante dritte Teilergänzung der S-Bahn Zürich mit einem Investitionsvolumen von 200 Millionen Franken. Intensiv vorbereitet wird zurzeit auch die Modernisierung von 620 Regionalbahnhöfen im Umfang von rund 320 Millionen Franken. Im Juni 2002 präsentieren die SBB einen ersten Regionalbahnhof in der neuen, modernen und kundenfreundlicheren Gestaltung.

Zukunftsszenario 14/16: Der Open Access wird Wirkung zeigen.

Die schrittweise Öffnung der europäischen Schienennetze für den Wettbewerb zählt mit Sicherheit zu den wichtigsten ordnungspolitischen Regelungen im Bereich des Verkehrs, die die Marktentwicklung der nächsten 15 Jahre prägen wird.

> **Die Schweiz** ist hier ganz vorne dabei und wird zu denjenigen Ländern gehören, bei denen frühzeitig Effekte erkennbar sein werden. Denn hierzulande wurden – auch im Vergleich mit zahlreichen EU-Ländern – sehr liberale Regelungen für den Netzzugang in Kraft gesetzt: Eine Benützung der Infrastruktur ist konzessionierten Eisenbahnunternehmungen möglich, die Güterverkehr, nicht regelmässigen Personenverkehr oder durch Besteller (Bund, Kantone) abgeholzten Regionalverkehr betreiben. Die Nachfrage nach SBB-Trassen hat deutlich zugenommen. So ist die Zahl der Trassenkilometer, die auf SBB-Gleisen durch Dritte geleistet werden, innert Jahresfrist um 17 Prozent angewachsen; die Bruttotonnenkilometer durch Dritte haben gar um knapp 45 Prozent zugenommen.

> **Dies ist aber nur der Anfang** einer Entwicklung. Allein schon auf Grund der geografischen Lage der Schweiz in Europa ist es für Eisenbahnunternehmungen attraktiv, die Netzzugangsmöglichkeiten

auch zu nutzen und beispielsweise langlaufende Nord-Süd-Güterzüge im Open Access zu führen. In wenigen Jahren werden Güterzüge ausländischer Bahnen auf der Gotthard- oder Lötschbergachse selbstverständlich sein. Sie sind Kunden der Division Infrastruktur und tragen zur Deckung der Netzkosten bei.

> **Mit den AlpTransit-Basistunnels** und weiteren Investitionen wird die Attraktivität des Schweizer Bahnnetzes weiter steigen, weil die Ressourcen der Verkehrsunternehmen dann noch effizienter eingesetzt werden können. Umgekehrt werden natürlich auch SBB-Cargo-Züge von der Öffnung der Eisenbahnnetze in den Nachbarländern profitieren.

Ein grosser Ausbauschnitt erfolgt derzeit im Seetal, wo bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 dank Anpassungen an den Anlagen ein rationeller Bahnbetrieb abgewickelt werden kann. Im März 2001 angelaufen sind Arbeiten im Umfang von 65 Millionen Franken für den Neubau des Bahnhofs Zug sowie die Modernisierung von Cadenazzo. Im Mai 2001 erfolgte der Spatenstich zum Umbau des Bahnhofs Chur, im September jener für den Bahnhof Romanshorn.

Praktisch abgeschlossen ist zwischen Zofingen und Sempach die Erneuerung der Sicherungs- und die Modernisierung der Gleisanlagen. Dies ermöglicht auf dem für einen Pilotbetrieb ausgewählten Abschnitt die Übertragung der Signaldaten über Funk direkt in den Führerstand der Lokomotiven. Das Aufstellen von Signalen entlang der Strecke entfällt. Die sogenannte Führerstandsignalisation ist auf der künftigen Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist Voraussetzung für das Fahren in der 2-Minuten-Zugfolge und mit Tempo 200. Auf der Pilotstrecke Zofingen–Sempach werden ab Frühjahr 2002 die ersten kommerziellen Züge mit dem neuen System verkehren. Derzeit erhalten 22 längere Bahntunnels zusätzliche Selbstrettungseinrichtungen wie Fluchtwege mit Handläufen, Fluchtwegbeschilderung sowie Tunnelbeleuchtungen. Abgeschlossen ist die Sanierung von fünf Tunnels, nachgerüstet werden im laufenden Jahr weitere neun Tunnels.

Im Berichtsjahr 2001 abgeschlossen wurden die umfassenden Umbauten der Bahnhöfe Yverdon, Neuchâtel, Baden und Wil. Auf zwei Dutzend weiteren Bahnhöfen profitieren die Kunden neu von Perrons mit bequemer Einstiegshöhe. Die Streckenabschnitte Moutier–Choindoz, Sonceboz–La Chaux-de-Fonds und Champs-du-Moulin–Noiraigue werden neu ferngesteuert. Insgesamt kamen 13 neue Stellwerke in Betrieb

Bahn 2000 ist im Plan.

Die erste Etappe der Bahn 2000 ist auf Kurs. Im Rahmen der über den Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) abgewickelten Infrastrukturobjekte der ersten Etappe von Bahn 2000 gingen sämtliche auf den Fahrplanwechsel im Juni 2001 nötigen Anlagen rechtzeitig in Betrieb: die Neubaustrecke am Neuenburgersee, der Tunnel bei Vauderens sowie die für die 2-Minuten-Zugfolge angepassten Sicherungsanlagen zwischen Olten und Zürich.

Die Arbeiten am Kernstück von Bahn 2000, der 45 Kilometer langen Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist, überschritten die Halbzeit, und im Mai 2001 wurde der 10 Kilometer lange Tunnel

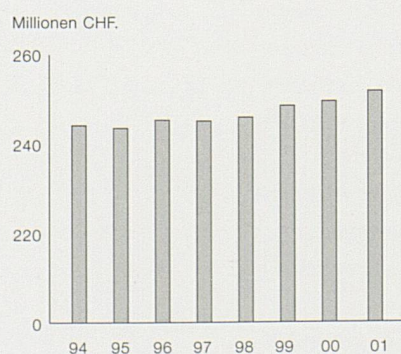
der zweiten Doppelspur Zürich–Thalwil durchstochen. Ein erster Teil des 13 Kilometer langen dritten Gleises Genf–Coppet ist seit Juni in Betrieb. Derzeit investieren die SBB rund 500 Millionen Franken in die für Bahn 2000 nötige Leistungssteigerung des Knotens Zürich. Dazu gehört auch ein provisorischer Bahnhof auf der Seite der Sihlpost. Er bleibt bis zur Eröffnung des zweiten Durchgangsbahnhofs (Bahnhof Löwenstrasse) in Betrieb. Das Zürcher Stimmvolk hatte im September 2001 einer 40-prozentigen Finanzierung des Projekts – 580 von 1450 Millionen Franken Gesamtkosten – mit grosser Mehrheit zugestimmt.

Die 2. Etappe von Bahn 2000 soll zwischen 2010 und 2020 für 5,9 Milliarden Franken realisiert werden. Die Planungsarbeiten in Zusammenarbeit mit Bund und Kantonen laufen bereits. Bis November des letzten Jahres wurden vier Planungsvarianten erarbeitet und bewertet. Die Projektbeteiligten haben sich darauf geeinigt, dass die weiteren Schritte auf der Basis der von den SBB konzipierten betriebswirtschaftlichen Variante weitergeführt werden.

Im Zusammenhang mit der ebenfalls über die FinöV-Kredite finanzierten Lärmsanierung des Bahnnetzes haben die SBB bis Ende 2001 388 Reisezugwagen mit lärmarmen Bremssystemen nachgerüstet. Die SBB erstellen derzeit Schallschutzwände. In sechs Gemeinden sollen im laufenden Jahr rund 10 Kilometer Schutzwände entstehen. Beim Bundesamt für Verkehr sind rund 50 weitere Gemeindedossiers zur Plangenehmigung eingereicht.

Steigende Erträge aus dem Liegenschaftsgeschäft.

Bei den Immobilien steigt der Mietertrag weiter an. 2001 betrug der Ertrag 252 Millionen Franken.



Konzentration auf Bahnstrom.

Schrittweise revidiert haben die SBB den Energiebereich. Die SBB konzentrieren sich in Zukunft voll und ganz auf das Herstellen und Bewirtschaften von 16,7-Hertz-Bahnstrom. Entsprechend haben sie ihre Anteile an den beiden Kernkraftwerken von Gösigen und Leibstadt sowie an der Elektra Massa verkauft. Einer der beiden langfristigen Stromabnahmeverträge mit Frankreich wurde im Jahre 2001 ebenfalls verkauft. Die Organisation des Energiebereichs wurde der neuen Strategie angepasst und entsprechend gestrafft. Neu wird die gesamte Energieversorgung der SBB ab der Leitstelle in Zollikofen zentral gesteuert.

Zukunftsszenario 15/16: Künftig Strom aus regenerativen Energien.

Zwischen den Jahren 2000 und 2010 wird der Energieverbrauch des Verkehrssektors in der Schweiz noch leicht zunehmen.

> Bemerkenswert ist: Der Bahnstrom macht dabei nur etwa 3 Prozent der insgesamt vom Verkehr verbrauchten Energie aus, wenn man berücksichtigt, dass die Eisenbahnen 14,5 Prozent aller Personenkilometer und 38 Prozent aller Tonnenkilometer erbringen.

> Die SBB sind am Umsetzen von dem, was in vielen anderen Bereichen noch in den Sternen steht: dem Ausstieg aus der Kernenergie, ohne auf fossile Energieträger mit ihren unerwünschten CO₂-Emissionen umzusteigen. Bahnstrom aus regenerativen Energien ist zukunftsweisend und zukunftsichernd – ein aktiver Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität, die Menschen und Güter umweltschonend in Bewegung hält.

> Der heutige Bahnstrommix weist einen Anteil von 80 bis 95 Prozent Wasserkraft auf. Günstig für die Umwelt ist der Einsatz der Energierückgewinnung beim Bremsen, mit deren Hilfe neuere Lokomotiven etwa 40 Prozent Energie im alpenquerenden Verkehr bzw. 25 Prozent auf der West-Ost-Achse

einsparen. In zehn Jahren werden alle Lokomotiven der SBB dazu in der Lage sein, da die älteren Fahrzeuge ohne Rückspeisemöglichkeit bis dann ausgerangiert sind.

> Bei Personenwagen wie auch bei Flugzeugen wird es zwar – bezogen auf die zurückgelegten Personenkilometer – mittelfristig auch zu einer Erhöhung der Energieeffizienz kommen. Den Vorsprung der Bahn auf diesem Gebiet werden Personenwagen und Flugzeuge aber nicht einholen. Alternative Antriebe bei Personenwagen werden in den kommenden Jahren noch keine nennenswerte quantitative Bedeutung erlangen.

Wichtiger Immobilienbereich.

Bahnhöfe sind Treffpunkte. Sie erleichtern den Zugang zur Bahn und stehen als Einkaufs-, Dienstleistungs- und Kommunikationszentrum in ständiger Wechselwirkung mit ihrer Umgebung. Ihre Zentrums- und optimale Verkehrsanbindung machen sie in der städtebaulichen Entwicklung zu begehrten Standorten für Kommerz-, Wohn- und Arbeitszwecke. Vor diesem Hintergrund hat die Nachfrage nach Immobilien im Umfeld der grossen Bahnhöfe deutlich angezogen. Mit bedeutenden Investitionen sorgt der Geschäftsbereich Immobilien für die Modernisierung der Bahnhöfe. Das SBB-Immobilien-geschäft liefert einen wesentlichen Beitrag zum SBB Cash-flow. SBB Immobilien hat den Mietertrag auf 252 Millionen Franken gesteigert. Der EBITDA beläuft sich auf 249,1 Millionen Franken.

Die wichtigsten Bauten im Immobilienbereich:

- > In Bern läuft unter dem Motto «Zug um Zug ein neuer Bahnhof» eine komplette Bahnhof-erneuerung. Bereits ab Mai 2002 öffnet sich Reisenden, Passanten und Pendler mit der In-be-trieb-nahme der ersten Etappe ein attraktives und kundenfreundliches Dienstleistungs- und Einkaufszentrum. Die Erneuerung dauert bis im Herbst 2003. Auf diesen Zeitpunkt hin ent-stehen zudem modernste Büroflächen in den Obergeschossen.
- > In Zug wurde im April 2001 das alte Bahnhofgebäude abgebrochen. Der neue kunden-freundliche Bahnhof soll Ende 2003 als Gemeinschaftswerk von SBB, Stadt und Kanton Zug eröffnet werden.
- > In Zürich Enge entstanden im denkmalgeschützten Pendlerbahnhof moderne Geschäftslokale, Restaurants sowie Büro- und Dienstleistungsräume.
- > Delémont erhielt im Sommer ein neues Bahnreisezentrum, mit angegliederten Verkaufsgeschäften und einem modernen Restaurant.
- > Eine Neuheit ist das «Backpacker Guesthouse» in Lausanne, das aus einem Appartementhaus der SBB geschaffen wurde. Es trägt als eines der ersten Schweizer Hotels das Min-energie-Label für seine umweltschonende Haustechnikanlage.
- > In Bern ist die alte Schnellguthalle Wylerfeld unter der Leitung von SBB Immobilien innerhalb von sechs Monaten in eine neuzeitliche «Denkfabrik» mit 250 modernen Büroarbeitsplätzen umgewandelt worden.
- > In Genf konnte im Januar der erneuerte Westflügel mit mehreren Restaurants, einer Apotheke und Büros der Zeitung «Le Temps» eingeweiht werden.

Finanziert wurden diese Projekte teilweise mit dem Verkauf von nicht strategiekonformen Immobilienassets. Um auf dem hart umkämpften Immobilienmarkt an Beweglichkeit zu gewinnen und den Kernprozess zu stärken, beschloss der Verwaltungsrat der SBB, das Immobiliengeschäft auf den 1. Januar 2003 aus der Division Infrastruktur herauszulösen und auf Konzernebene als eigenständigen Geschäftsbereich mit kapitalmarktfähigen Immobilien-Portfolios aufzubauen. Die SBB Bahnhöfe sollen zu kundenfreundlichen und guten Verkehrszentren weiterentwickelt werden. Die Bewirtschaftung der eigenen Liegenschaften und insbesondere der Bahnhöfe ist und bleibt eine wichtige Kernaufgabe von SBB Immobilien.

Zukunftsszenario 16/16: Bahnhöfe werden noch beliebtere Treffpunkte.

Bahnhöfe und Stationen avancieren, besonders in Städten, noch stärker zu Anziehungspunkten städtebaulicher Entwicklung. Verschiedene Trends begünstigen in den nächsten 15 Jahren deren Aufwertung und Funktionswandel:

> **In den Stadtzentren** werden praktisch nur noch Flächenreserven im Bereich von Bahnhöfen und bahnhofsnahen Industriearealen zur Verfügung stehen.

> **Für Unternehmen** – insbesondere Dienstleister – werden Angebote im öffentlichen Verkehr einen wichtigen Standortfaktor darstellen; die Anbindung an den ÖV rechnet sich!

> **Steigende Fahrgastzahlen** im Bahnverkehr attraktivieren Bahnhöfe für publikumsintensive Nutzung. Mit dem Taktfahrplan der Bahn 2000 ab 2004 werden die Bahnhofquartiere im nationalen und teilweise internationalen Massstab aufgewertet. Gut erreichbar sind in Zukunft alle Stationen, welche die Bahn 2000 anfährt. Und deshalb investieren künftig viel mehr Private in Büroräume in und rund um Bahnhöfe.

> **Zentrale Lagen** am Bahnhof oder in Bahnhofsnähe werden sich in besonderer Weise für die

«Eventkultur» eignen. Ihre Standorte sind meist im Herz der Städte; ideal für Konsum und Kommunikation, für Auftritte und Arbeiten.

> **Wussten Sie**, dass der Hauptbahnhof Zürich an einem durchschnittlichen Tag etwa von so vielen Personen frequentiert wird, wie die Stadt Zürich Einwohner hat? Es sind rund 350 000, und genauso gross ist die Zahl der potenziellen Kunden oder der potenziellen Kontaktchancen eines Promotionauftritts in der Bahnhofhalle. Heute ist diese Treffpunktfunktion ein Kennzeichen der Grossstadt und des grössten Eisenbahnknotens. Morgen gilt sie für alle mittleren und grösseren Bahnhöfe.

> **Mit der beschlossenen Bildung** eines eigenständigen Geschäftsbereiches Immobilien und dem Ziel, die Bahnhöfe vermehrt als Dienstleistungszentren zu positionieren (RailCity), sind die SBB für die Zukunft gerüstet.

Wichtiger Bestandteil in der Mobilitätskette bilden die netzweiten «Park+Rail»-Projekte. 1500 zusätzliche Parkplätze wurden realisiert und damit die kombinierte Mobilität gefördert. Die im Convenience-Bereich tätige SBB-Tochterfirma Cevanova AG (Gemeinschaftsunternehmen mit der Migros und der Kiosk AG) hat 2001 «avec»-Geschäfte in Aarburg, Reiden, Eschlikon, Oberrieden, La Neuveville und Seuzach eröffnet und damit weitere kleine und mittlere Bahnhöfe erfolgreich aufgewertet. Die smarten Dienstleistungszentren mit Kiosk, Café-Bar und Artikeln des täglichen Bedarfs erhalten auch an umsatzkleinen Bahnhöfen den persönlichen Billettverkauf. □