

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

Rubrik: Infrastruktur

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

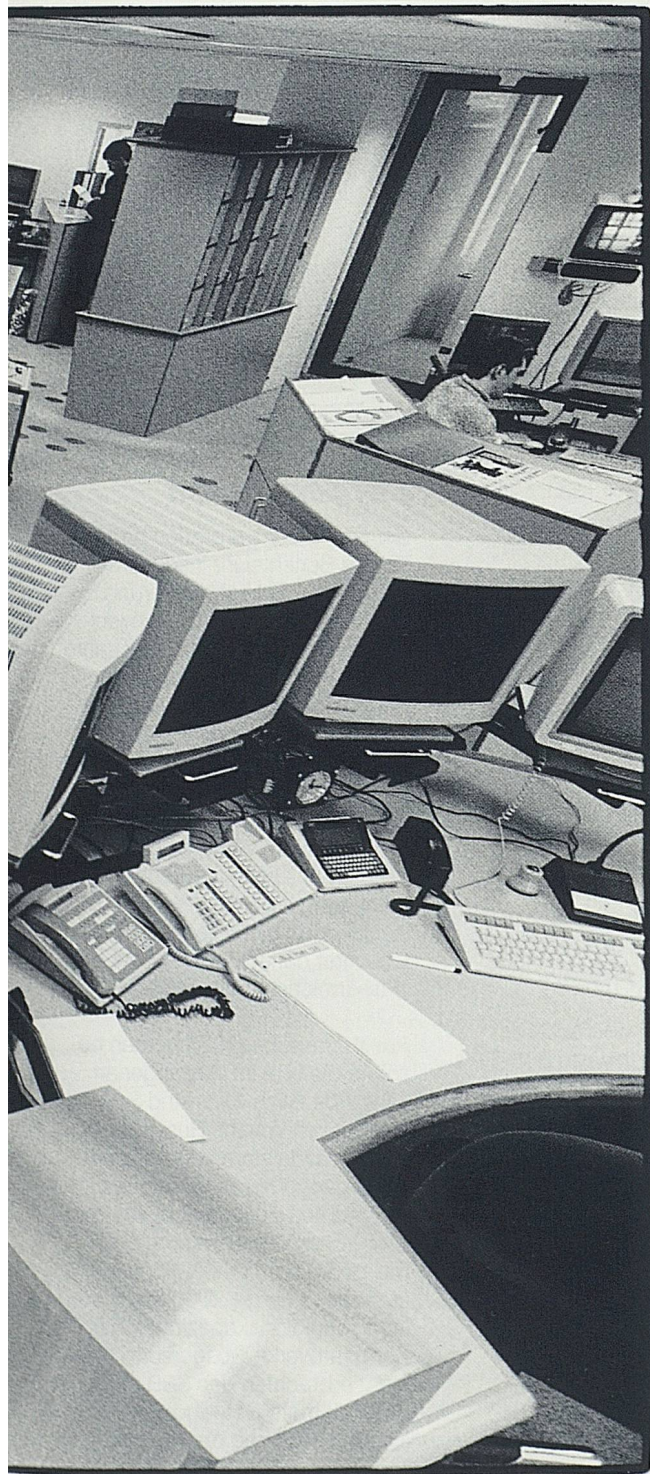
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.03.2026

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



Digitale Sicherheit...
Betriebsleitzentralen sorgen für reibungs-
lose Abläufe im Zugbetrieb und damit
für mehr Sicherheit. Der hohe technische
Standard der Zentrale Zürich wird für
Lausanne und Luzern weiter perfektioniert.



Am 23. Mai 1995 wurde die Grauholzlinie eröffnet – eine Gelegenheit, sich die für Grossbauvorhaben sehr langen Planungszeiträume in Erinnerung zu rufen. Diese zwingen zu weit vorausschauender, stetiger und auf einen sich schnell wandelnden Verkehrsmarkt ausgerichteter Langfristplanung. Dieser Langfristplanung übergelagert ist der Wille zu Leistungssteigerungen, permanenten Rationalisierungen und Effizienzsteigerungen sowohl bei den Baudiensten als auch in den Bereichen Energie, Liegenschaften und Materialeinkauf.

Mit der feierlichen Einweihung der Grauholzlinie durch Bundesrat Adolf Ogi kam nach 27 Jahren der Planung und Realisierung unmittelbar vor der Bundesstadt ein grosses Bauvorhaben der SBB zu einem guten Ende.

Die lange Geschichte der Grauholzlinie führt deutlich vor Augen, wie zielstrebig die langfristige Planung für den Ausbau des SBB-Netzes sein muss, wenn Grossbauvorhaben wie AlpTransit und Bahn 2000 in eine Gesamtstrategie der Netzerweiterung eingebunden werden sollen.

Anlagen

Kurz- und mittelfristige Leistungssteigerungen im Bahnnetz zur Verbesserung des Angebotes sind nur mit der Ausnutzung noch bestehender Kapazitätsreserven oder durch punktuelle Anpassungen möglich. Soll das Anzapfen dieser Reserven nicht zu Qualitätsminderungen führen – etwa durch Instabilität im Fahrplangefüge oder eine drastische Reduktion beziehungsweise Verteuerung der Bahnerhaltung – dann müssen die elektronischen Hilfsmittel in vermehrter Masse eingesetzt werden.

Elektronik vor Beton

Unter dem Titel «Elektronik vor Beton» wurde im Berichtsjahr ein Katalog von Massnahmen zur Verkürzung der Zugfolgezeiten für die 1. Etappe von Bahn 2000 erarbeitet.

Mit Computer-Fahrzeitsimulationen wurden für massgebende Zugfolgen auf neuralgischen Streckenabschnitten sowie vor grossen Knoten die optimalen Streckenblockunterteilungen und Signalstandorte ermittelt.

Zudem wurde mit Computer-Simulationen nachgewiesen, dass Zugfolgezeiten von 2 Minuten, wie sie auf längeren Streckenabschnitten für Bahn 2000 teilweise erforderlich sind, dank signaltechnischer Selbstregulierung auch bei unterschiedlichen Fahrcharakteristiken der Züge gewährleistet werden können.

Euroville Basel

Begünstigt durch die Verkehrslage im Oberrheingraben hat Basel die Funktion einer Verkehrsdrehscheibe von internationaler Bedeutung. Um im internationalen Verkehrsmarkt zu bestehen, haben die vier Partner Basel-Stadt, Basel-Landschaft, PTT und SBB für das Gebiet des Bahnhofs Basel SBB einen Masterplan, ein Gesamtprojekt mit dem Titel «Euroville» entwickelt.

Diesem Projekt zufolge sollen auf dem Bahnhofgebiet eine wirkungsvolle Transportkette sämtlicher Verkehrsträger sowie ein Dienstleistungszentrum von überregionaler Bedeutung entstehen. Rund die Hälfte der mehr als 20 Teilprojekte waren 1995 bereits im Bau, darunter der Postbahnhof, das Bahnhofparking, die Münchensteinerbrücke sowie das Lokdepot, das am 5. Dezember dem Betrieb übergeben wurde.

Der Verwaltungsrat hat zu Beginn des Jahres 1995 einen Rahmenvertrag mit den Partnern genehmigt, der unter anderem auch Bau, Unterhalt und Kostenteilung für die drei folgenden Bauvorhaben regelt:

- Neue Linienführung für die Tramlinien 10 und 11, die von der Münchensteinerbrücke über das SBB-Areal zum Centralbahnplatz führen
- Bau einer Bahnhofspasserelle beim Aufnahmegebäude als Zugang zu den Perrons und zum Gundeldingerquartier
- Erschliessung und Überbauung des SBB-Areals auf der Südseite des Bahnhofs.

Die kantonalen Parlamente haben die entsprechenden Zonenplanänderungs- und Kreditvorlagen im Frühjahr 1995 genehmigt. Die Beschlüsse sind im Sommer 1995 rechtskräftig geworden.

Unterhalt, Rationalisierung und Kostensenkung

Beim Unterhalt sind kostensenkende Verbesserungen der Bauverfahren ein Dauerauftrag.

Ein wichtiger Schritt ist die Einführung integraler Bauregionen. In den 15 Regionen des Netzes sind neu alle Fachdienste auf Ausführungsebene unter einer Führung zusammengefasst. Die neuen, integralen Bauregionen bilden Generalunternehmungen für Bahnbau und -erhaltung mit einem respektablem Verantwortungsumfang. Jede Region ist für eine Netzlänge von durchschnittlich ca. 250 km verantwortlich und verfügt über ca. 250–300 eigene Mitarbeiter/innen; dazu kommen noch als Verstärkung gegen 50 externe Unternehmerarbeiter. Der Jahresumsatz einer Region beträgt 50–80 Mio. Franken.

Die Schaffung der integralen Bauregionen hat die Ausnutzung aller innerbetrieblichen Synergien des Baudienstes zum Ziel, damit soll eine weitere nachhaltige Kosten-

Bahnstromversorgung	1995		Differenz 94/95	
	GWh	%		%
Erzeugung	3 583	89	+	8,8
Eigene + Gemeinschaftswerke	1 731	43	–	8,2
Partnerwerke	1 852	46	+	31,0
Bezug von Dritten	421	11	–	2,8
Herkunft und Verwendung	4 004	100	+	7,5
Traktionsenergie	1 924	48	–	2,1
SBB-Bahnbetrieb	1 717	43	–	2,2
KTU-Bahnen, ausl. Bahnen	207	5	–	1,0
Abgabe an Dritte, Pumpenantrieb	1 935	48	+	21,5
Eigenverbrauch und Verluste	145	4	–	14,2

senkung erreicht werden. Mit der Einführung von Leistungs- und Nutzungskennzahlen werden Leistungsanreize für die Regionen geschaffen. Mit diesen Kennzahlen sollen die angestrebten jährlichen Ergebnisverbesserungen und Effizienzsteigerungen nachvollziehbar gemacht werden.

In engem Zusammenhang mit der Tätigkeit in den Bauregionen steht die Schaffung einer Datenbank für die festen Anlagen. Die Datenerfassung hat im Berichtsjahr in grösserem Umfang begonnen. Die neue Datenbank wurde bereits für Bauprojekte eingesetzt.

Auf Datenträger wird auch der 1995 erstellte netzweite SBB-Belastungskataster für Eisenbahnlärm à jour gehalten und bewirtschaftet. Mit ihm können die Konsequenzen der Lärmschutzverordnung im heutigen Bahnbetrieb oder nötige Lärmschutzmassnahmen bei Bauprojekten ermittelt werden. So schnell wie möglich soll der Lärmbelastungskataster in die Datenbank der festen Anlagen überführt werden.

Mit neuen bautechnischen Hilfsmitteln wie Schienenwechsel- und Schienenschweisszug (Typ BOA) oder den zwei neuen Schienenkranzügen können die Streckensperrungen beim Fahrleitungsbau deutlich verringert, die Arbeitssicherheit erhöht und die Nachtarbeit reduziert werden.

Energiewirtschaft

Der Bahnstromverbrauch betrug für das Berichtsjahr insgesamt 1924 GWh. Er liegt damit rund 41 GWh oder 2% unter demjenigen des Vorjahres. Seit dem Jahre 1990, mit dem höchsten je verzeichneten Bedarf, hat der Bahnstromkonsum insgesamt um 170 GWh oder 8% abgenommen.

In den Wasserkraftwerken erzeugten die SBB im vergangenen Jahr 1779 GWh. Die hydraulische Erzeugung lag rund 7% über dem langjährigen Mittel, jedoch rund 9% unter derjenigen des sehr wasserreichen Jahres 1994.

Aus thermischen Kraftwerken bezogen die SBB im vergangenen Jahr 1804 GWh. Dies sind 34% mehr als im Vorjahr. Rund drei Viertel davon stammen aus dem im vergangenen Jahr erstmals ausgeübten Bezugsrecht von der ENAG Energiefinanzierungs AG. Die im Rahmen des Aktionsprogrammes Energie 2000 erweiterten Produktionskapazitäten der Kernkraftwerke Gösgen und Leibstadt erbrachten den SBB rund 55 GWh mehr Beteiligungsenergie. Insgesamt betrug die Energieerzeugung 3583 GWh oder rund 9% mehr als im Vorjahr.

Der Energieumsatz lag 1995 bei 4004 GWh. Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich ein Zuwachs von 277 GWh oder 7,5%.

Anlagen und Bauten

Ausbau von Bahnhofanlagen und Nutzungen

Fertigstellung grösserer Ausbauten:

Bern	Fernsteuerzentrum, Leitsystem mit graphischer Bedienungsfläche
Fribourg	Verbesserung der Verkaufs- und Publikumsanlagen
Basel	Lokomotivdepot
Dornach-Arlesheim	schienenfreie Perronzugänge, Aussenperron
Langnau	gleichzeitige Einfahrten
Bellinzona	Sicherungsanlage
Frick	Bahnhofumbau
Zürich HB	zentrale Anlieferung
Kreis I und II	Inbetriebnahme Freiraumversorgung Zugfunk
Kreis I, II und III	Inbetriebnahme von Telefonzentralen in ISDN-Technik

Begonnene und fortgesetzte Bauten:

Bern	Haltestelle Ausserholligen
Biel	Erneuerung der Sicherungsanlage, Bahnhofausbau
Brig	Neubau Perron 4
Fribourg	Erneuerung der Sicherungsanlage
Lausanne	Verbesserung der Verkaufs- und Publikumsanlagen
Morges	Bahnhofausbau
Aarau	Bahnhofausbau
Basel	Postbahnhof
Cham	Bahnhofausbau
Luzern	Dienstgebäude Süd
Rothrist	Bahnhofausbau
Brugg	Ersatz Aarebrücke
Uster	Bahnhofüberbauung
St. Margrethen	Bahnhofausbau
St. Gallen	Umbau Aufnahmegebäude inkl. kommerzielle Nutzung
Turgi	Bahnhofausbau
Winterthur	Umbau Aufnahmegebäude
Zürich HB	diverse Um- und Ausbauten im Aufnahmegebäude, Renovation Sihlpostgebäude
Kanton Zürich	diverse Ausbauten im Zusammenhang mit der S-Bahn Zürich

Ausbau bestehender und Bau neuer Strecken- und Doppelspurabschnitte

Fertigstellung grösserer Bauvorhaben:

Bern – Mattstetten	Grauholzlinie, Tunnel und Zufahrten
Schmiten – Flamatt	Untergrundsanie rung
Ebikon – Rotkreuz	Doppelspur

Begonnene und fortgesetzte Bauten:

Brig – Iselle	Profilerverweiterung Huckepack-Korridor
Onnens-Bonvillars – Gorgier-St-Aubin	Doppelspur
Schüpfen – Lyss	Doppelspur
Olten – Hammer	Aarebrücke (2. Streckengleis)
Aarau – Ruppertswil	Vierspur
Muttenz – Liestal	Adlertunnel
Zürich Seebach – Regensdorf	Doppelspur
Zürich Tiefenbrunnen – Zollikon	Doppelspur
St. Gallen – St. Gallen St. Fiden	Sanierung Rosenbergtunnel

Ausbau von Anlagen der Energieversorgung

Fertigstellung grösserer Ausbauten:

Etzelwerk	Erneuerung und Ausbau
Henschiken	Unterwerk
Umformerwerk Ruppertswil	Ergänzung der 132 kV-Schaltanlage

Begonnene und fortgesetzte Bauten:

Kraftwerk Amsteg	Erneuerung und Ausbau
Kraftwerk Ritom und Unterwerk Giornico	132 kV Anschluss der Gotthardleitung
Kraftwerk Göschenen	Erweiterung der 132 kV-Schaltanlage
Etzelwerk	Fernsteuerung
Umformerwerk Giubiasco	Erweiterung der Freiluftschaltanlage für 132 kV
Umformerwerke Massaboden und Ruppertswil	Automatisierung und Fernsteuerung
Göschenen – Giubiasco	Ausbau des 132 kV-Übertragungsleitungsnetzes
Sargans – St. Margrethen	Fertigstellung der 132 kV-Übertragungsleitung

Infrastruktur-Ausbau

Im Kraftwerk Amsteg sind – mit Ausnahme des Druckstollens – alle Ausbrucharbeiten für Wasserschloss, Druckstollen, Kavernenzentrale und Unterwasserstollen abgeschlossen. Begonnen wurde mit dem Einbau der Stahlpanzerungen sowie der Turbinenringleitungen.

Nach erfolgtem Neubau der Gotthard-Übertragungsleitung und abgeschlossenem Umbau der Übertragungsleitung zwischen Ritom und Giubiasco erfolgt die Spannungsumschaltung von 66 kV auf 132 kV im Frühjahr 1996.

Auf die Fertigstellung der neuen 132 kV-Bahnstromleitung Hunzenschwil–Hendschiken, den Ausbau der 132 kV-Anlage des Umformerwerks Rapperswil und die Inbetriebnahme des neuen Unterwerks Hendschiken folgt derzeit die Montage der verbesserten Verknüpfung des Oberspannungsnetzes (Energietransport West/Ost und Nord/Süd).

Im Zusammenhang mit dem Huckepack-Korridor Lötschberg–Simplon wurden die Projekte und Verträge mit der FS zur Sicherstellung einer ausreichenden Traktionsstromversorgung zwischen Domodossola und Iselle (Simplon-Südrampe) bereinigt und dem SBB-System angepasst. Bis Ende 1997 soll eine zweite 132 kV/16 2/3 Hz Kabelleitung durch den Simplontunnel verlegt und ein zweites fahrbares Unterwerk in Varzo erstellt werden.

Auf Anfang Juli konnte in Zollikofen die Zentrale Leitstelle (ZLS) des Bahnstromnetzes den 24-Stundenbetrieb aufnehmen. In einer ersten Phase wurden insbesondere die zentralen Netz-Regelungsfunktionen übernommen, wodurch bei Frequenzhaltung und Übergabeleistungen deutliche Verbesserungen erzielt wurden. Damit können heute über 50% des erwarteten, quantifizierbaren Nut-

zens realisiert werden. Weitere Funktionen werden im Gleichschritt mit den Ausrüstungen der Sektorleitstellen sowie der einzelnen Kraft-, Umformer- und Unterwerke laufend implementiert.

Materialwirtschaft und Einkauf

1995 betrug das Einkaufsvolumen 360 Mio. Franken, 3,2% weniger als im Vorjahr. Ein weiterhin günstiges Beschaffungsumfeld (schwache Konjunktur, geringe Teuerung, tiefe Erdölpreise, vermehrte Konkurrenz zufolge freier Kapazitäten und Marktöffnungen) sorgte für stabile oder vielfach tiefere Einkaufspreise. Mit einer Reduktion der Sortimentsbreite von 150 000 auf 145 000 Artikel (–3,3%) wurde gleichzeitig eine weitere Kostensenkung angestrebt.

Von der gesamten Einkaufssumme entfallen 196 Mio. Franken oder 54,4% auf den Einkauf von baulichen Investitionsgütern (Oberbau- und Elektromaterial) und 78 Mio. Franken bzw. 21,7% auf Fahrzeugteile und Werkstattematerial. Zur Instandhaltung und Verbesserung der Fahrbahn waren 31 000 t Schienen, 297 000 Schwellen sowie 421 000 t Schotter bereitzustellen.

Die 145 000 jährlich zu bewirtschaftenden Artikel lösten im Berichtsjahr 40 000 externe Bestellungen aus. Die eigenen Zentrallager sowie die Lager bei Dritten umfassten Ende 1995 rund 35 000 Artikel im Wert von 200 Mio. Franken; das sind dank strengerer Lagerbewirtschaftungskriterien (z.B. mehr in Rahmenverträgen festgesetzte Direktbestellungen bei den Lieferanten) 10,3% weniger als vor Jahresfrist.

Die Erträge aus verschiedenen Materialverkäufen an andere Transportunternehmungen und an Dritte beliefen sich wie im letzten Jahr auf 28 Mio. Franken.

1995 wurde ein Versuch gestartet, Langschienen ab Herstellerwerk direkt auf die Baustellen zu liefern und damit die aufwendige Zwischenlagerung und das Zurüsten einzusparen. Die Ergebnisse sind ermutigend. Die Just-in-time-Belieferung wird deshalb ausgebaut.

Neuregelung der Treibstoffversorgung

Anlass, die Treibstoffversorgung der SBB-Strassenfahrzeuge generell zu überdenken, gaben veränderte Rahmenbedingungen. Diese waren auch der Grund für die Ausarbeitung eines neuen Bezugskonzeptes, das an die bereits eingeführte Neuregelung der Heizölbezüge anschliesst. Künftig wird der Treibstoff aus dem privaten Tankstellennetz bezogen und die Versorgung durch einen Rahmenvertrag mit einer Mineralölfirma sichergestellt. Dadurch können die rund 95 SBB-eigenen Tankstellen aufgehoben werden, welche den Auflagen der Luftreinhalteverordnung mehrheitlich nicht mehr genügen. Durch den Wegfall der Kapitalverzinsung, der Sanierungen sowie der laufenden Unterhaltskosten der SBB-Tankstellen ergibt sich ein Minderaufwand von jährlich 0,8 Mio. Franken.

Einkauf 2000

Mit Hilfe einer externen Beraterfirma wurde auch im Hinblick auf die Unternehmungsreform eine Analyse der Einkaufsfunktion innerhalb der Gesamtunternehmung SBB vorgenommen. Zweck dieser Untersuchung ist die Senkung der Kosten für eingekaufte Leistungen. Ergebnis dieser Arbeit sind Vorschläge für interessante Verbesserungsmöglichkeiten. Die Neuorganisation «Einkauf 2000» wird schrittweise in die Praxis umgesetzt. Die angestrebte einheitliche und professionellere Führung des Gesamteinkaufes soll – unter der fachlichen Führung der Direktion Materialwirtschaft und Einkauf – namentlich durch den

Aufbau von dezentralen Einkaufsstellen erreicht werden. Das durch den Einkauf betreute Beschaffungsvolumen steigt damit von heute 400 auf rund 1600 Mio. Franken (bzw. von 17 auf 70% des Gesamtvolumens) an. Die geschätzten Einsparungen betragen rund 30–60 Mio. Franken.

Liegenschaften

Trotz ungünstiger Bedingungen auf dem Markt stiegen die Erträge im Liegenschaftsbereich weiter auf über 230 Mio. Franken an. Durch gezielte Liegenschaftsverkäufe wurde das Unternehmungsergebnis um nahezu 60 Mio. Franken verbessert. Weitere Schritte zu einer Effizienzsteigerung in der Liegenschaftsbewirtschaftung sind eingeleitet.

Liegenschaftsmarkt: Strukturbereinigung

Die Wirtschaftslage der vergangenen Jahre hat sich stark auf den schweizerischen Immobilienmarkt ausgewirkt und zu einer noch nicht abgeschlossenen Strukturbereinigung geführt. Die Entwicklung verläuft regional sehr unterschiedlich. Das Überangebot bei den Wirtschaftsbauten löste in diesem Marktsegment einen Preiszerfall mit zum Teil beträchtlichen Mietzinsreduktionen aus. Auch im Wohnungsbau hat sich der Markt von einem Verkäufer- zu einem Käufermarkt gewandelt. Die Mietpreise sind auch in diesem Segment sinkend. Der Handel mit Bauland hat leicht zugenommen. Diese Ausweitung musste wegen des Überangebotes mit weiterhin sinkenden Preisen erkaufte werden. Die Bauwirtschaft befindet sich immer noch in der Talsohle. Impulse, die eine Wende herbeiführen könnten, sind nicht in Sicht. Ob die Marktteilnehmer angesichts billigerer Bodenpreise, tieferer Baukosten und sinkender Hypothekenzinsen ihre Zurückhaltung aufgeben werden, bleibt angesichts der allgemeinen Wirtschaftsaussichten offen.

Ertragsentwicklung im Bereich Liegenschaften

Trotz gedämpften Konsumverhaltens und schwieriger Lage der Anbieter gelang es dank kontinuierlicher Angebotserneuerung, das Budget einzuhalten und den Ertrag aus den Bahnhofsgeschäften zu steigern. Bei den Mieten (Kioske, Gastronomie, Ladengeschäfte, Fremdwerbung) konnten die Erträge um 3,4% verbessert werden. Insgesamt erhöhten sich die Liegenschaftenerträge um 4% auf 236 Mio. Franken.

Portfeuillebereinigung

Die SBB bereinigen laufend ihr Liegenschaften-Portfeuille. Sie trennen sich von Objekten, die weder betrieblich nötig noch kommerziell interessant sind. Die Verkaufsanstrengungen wurden 1995 verstärkt. Durch gezielten Liegenschaftsverkauf wurden 59,2 Mio. Franken eingenommen. Dabei wurde insgesamt eine Fläche von knapp 150 000 m² abgetreten. 26 Gebäude wurden verkauft, darunter 18 Wärterhäuser. Es gelang, wesentliche Substanzverluste und grössere Einbussen bei wiederkehrenden Erträgen zu vermeiden.

Sicherung einer effizienten Liegenschaftsbewirtschaftung

Drei Projekte sollen eine anforderungsgerechte Liegenschaftsbewirtschaftung gewährleisten:

- Die Überprüfung der Organisation mit dem Ziel, eine schlanke und flexible Aufbau- sowie eine effiziente Ablauforganisation zu schaffen. Die Resultate liegen vor und sollen 1996 in die Praxis umgesetzt werden. Die Stossrichtung lautet: näher zum Markt!
- Die Ablösung verschiedener EDV-Systeme durch die Standardsoftware SAP R/3. Ziel: Effizientere Bewirtschaftung der Liegenschaften durch die Bereitstellung transparenter Führungsinformationen.

- Projekt «Unterhaltungspolitik/-strategie». Es wurden Grundlagen entwickelt, die unter Berücksichtigung verschiedener finanzieller Szenarien Entscheidungshilfen liefern, um mittel- bis langfristige Finanzierungsmöglichkeiten von Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen zu ermitteln sowie Verwendungszwecke verschiedener Gebäudekategorien zu evaluieren.

Projekte

Der Bahnhof Bern und seine unmittelbare Umgebung sollen den Anforderungen an eine Verkehrsdrehscheibe genügen und sich zu einem attraktiven Dienstleistungszentrum entwickeln. Deshalb wurde ein Masterplan Bahnhof Bern ins Leben gerufen, ein Gemeinschaftswerk von Stadt und Kanton Bern, SBB, beteiligten Privatbahnen und PTT. Insgesamt können aufgrund des derzeitigen Planungsstandes rund 75 000 m² neue Nutzflächen entstehen. Im September haben die Stadtberner in einer Abstimmung die Teilzonenpläne für die ersten drei der insgesamt zehn Projekte angenommen. Damit wurden auch die rechtlichen Grundlagen für die Weiterprojektierung in Partnerschaft mit dritten Investoren geschaffen.

In Manno, im Tessin, verkauften die SBB einen Teil des Bürohauses «Galeria 2» an die Eidgenössische Finanzverwaltung. In den veräusserten Räumlichkeiten ist der Hochleistungsrechner der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich untergebracht. «Galeria 2» ist Ende der achtziger Jahre auf Land erstellt worden, das die SBB einst für das Projekt eines Güterbahnhofs Lugano-Vedeggio enteignet hatten, der aber nicht zur Realisierung kam. Aufgrund des dadurch entstandenen Rückforderungsrechtes hatten die SBB ursprünglichen Grundeigentümern Schadenersatz zu bezahlen.

Spannungsfreie Sicherheit...
Materialspannungen in Radscheiben
sind unsichtbar aber nicht unbedenk-
lich. Die Hauptwerkstätte Biel kommt
den Risiken im Rad mit einem
europaweit einmaligen Prüfgerät auf
die Spur und kann sie beheben.



Für die Gesamtüberbauung des Röntgenareals in Zürich wurde die definitive Baubewilligung erteilt, ein Teil des Landes verkauft und die Grundstücksentwicklung weiter bearbeitet. Die Entscheidung über die Bereitstellung des Areals, die Atlastensanierung und die Vermarktung der Wohnhäuser sind im Verlaufe 1995 getroffen worden.

1990 haben die SBB in Wohlen bei Bern sowie in Riedern (Gemeinde Bern) je ein Landwirtschaftsgut erworben mit dem Ziel, Realersatzland für Bahn 2000 anbieten zu können. Aufgrund der Redimensionierung des Projektes sowie vermehrter Durchführung von Landumlegungen ist dieser Bedarf nicht mehr gegeben. Das Landwirtschaftsgut Murzelen in Wohlen soll deshalb 1996 veräussert werden. Über die Zukunft der zweiten Liegenschaft wird später entschieden. Für die Objekte Riedern und Murzelen wurde im Rahmen des Jahresabschlusses eine Wertberichtigung von 7,7 Mio. Franken vorgenommen.

Nach der Eröffnung des APERTO Neuchâtel sind nun 18 APERTO Bahnhofläden in Betrieb. Die kontinuierliche, gesamtschweizerische Erweiterung der APERTO Ladenkette hat zu beträchtlichen Umsatzsteigerungen geführt. Per Ende 1995 liegt die kumulierte Umsatzentwicklung trotz der wirtschaftlich schwierigen Lage mit 60 Mio. Franken um 28% über dem Vorjahr, das ist mehr als erwartet. Mit einem Planziel von 25 APERTOs wird die Kette ihre Marktposition bis ins Jahr 2000 deutlich stärken. Für 1996 sind Eröffnungen in Sierre, Locarno, Zofingen und Lausanne geplant.