

Departement Verkehr

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1997)**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

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.



Der Verkehrsbereich ist daran, sich im neuen Umfeld zu positionieren. Im Güterverkehr erfolgte mit Blick auf die Liberalisierung eine wichtige strategische Weichenstellung. Zwar wurden 1997 deutlich mehr Personen und Güter befördert, doch hat sich der generelle Ertragsdruck weiter verschärft und sich neu auch beim Personenverkehr bemerkbar gemacht. Neben der Verpendelung der IC-Züge erfolgte die Inbetriebnahme der Doppelstockzüge IC-2000 und konnte im Rahmen von Impuls 97 ein massiver Angebotsausbau realisiert werden.

«Wer im Markt bestehen will, muss weiter rationalisieren.»

Hans Peter Fagagnini

Neuausrichtung

Positives Ergebnis ein «Muss»

Das Departement muss gemäss Bahnreform fortan seine Ausgaben mit den Einnahmen, die es direkt und als Entgelt für bestellte Leistungen am Markt erwirtschaftet, decken können. Damit wird der Verkehrsbereich analog zum Infrastrukturbereich ein Unternehmen im Unternehmen SBB.

Organisatorische Veränderungen

Innerhalb des Departementes (aber auch zur Infrastruktur) besteht zur Erstellung des eng vernetzten Angebotes ein bedeutender Koordinationsbedarf. Diese Steuerungsaufgabe übernahm mit der Einführung der Unternehmungsreform die neue Direktion *Angebotskoordination/Bahn 2000*. Dazu bewirtschaftet die ebenfalls neu geschaffene Direktion *Traktion und Zugdienste* zentral die fahrenden Ressourcen Personal, Lokomotiven und Wagen mit dem Ziel, durch Effizienzverbesserungen bei den Betriebsabläufen die Produktionskosten zu senken. Die Direktion *Rollmaterial* konzentriert sich auf die Beschaffung und den Unterhalt des Rollmaterials. Mit der Unternehmungsreform wurde der Betriebsunterhalt (Depots) und der Grossunterhalt

(Hauptwerkstätten) zu einem Bereich *Rollmaterialunterhalt* zusammengefasst. Die ersten Erfahrungen bestätigen die Zweckmässigkeit dieses Schrittes. Die SBB-Liegenschaften werden neu, unter zentraler Führung, durch zwölf örtliche Filialen bewirtschaftet.

Produktivitätsfortschritte

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Mit dem Ziel, das Berufsbild, die Arbeitsmarktfähigkeit und die Produktivität der Lokführer zu überprüfen und weiterzuentwickeln, wurde 1997 ein entsprechendes Projekt gestartet. Auch beim stationären Personal werden im Hinblick auf eine Systematisierung zurzeit die Produktionsabläufe untersucht.

Rollmaterialeinsatz und -unterhalt

Als Voraussetzung zur erfolgreichen Umsetzung von *Impuls 97* verkehren seit Juni nach den Regional- nun auch zahlreiche *InterCity- und Schnellzugkompositionen verpendelt*. Bei dieser Betriebsweise bleiben die Lokomotiven und die Wagen als fixe Komposition zusammen. Die Verpendelung hat die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt. Einsparungen konnten dadurch beim Rollmaterial und beim produktionsnotwendigen Personal realisiert werden. Ergänzend können damit kritische Knotenbahnhöfe wesentlich entlastet werden, was zu einer verbesserten Betriebsstabilität führt.

Auch von Seiten des Unterhalts wurde der Einführung der neuen Fahrzeuge besondere Aufmerksamkeit gewährt. Bei den Fahrzeugumbauten standen die Anpassungen für den kondukteurlosen Betrieb sowie die Bereitstellung der Fahrzeuge für die Verpendelung der *InterCityzüge* im Vordergrund. 300 Reisezugwagen, 25 Gepäckwagen und 75 Lokomotiven wurden in einer konzertierten Aktion durch

drei Hauptwerkstätten und vier Industriefirmen umgebaut und rechtzeitig für *Impuls 97* bereitgestellt.

1997 wurden die Massnahmen zur Produktivitätssteigerung zügig fortgesetzt. Nebst den Rationalisierungs- und Erneuerungsinvestitionen in bestehende Hauptwerkstätten begannen die Bauarbeiten für die neuen Unterhaltszentren in Genf für die Neigezüge und in Zürich Herdern für die Fahrzeuge des übrigen Fernverkehrs.

Die Produktivitätsfortschritte erlaubten, den Personalbestand im Unterhalt trotz gesteigerter Produktionsleistung weiter zu senken. Die Anzahl Mitarbeiter in den Hauptwerkstätten hat in den vergangenen fünf Jahren um 331 (-13 %) abgenommen. Es darf mit Genugtuung festgestellt werden, dass im gleichen Zeitabschnitt erhebliche Fortschritte in der Arbeitssicherheit und in der Betriebssicherheit der Fahrzeuge erzielt wurden.

Personenverkehr

Schwierige Ertragslage

Der Ertrag im Personenverkehr blieb hinter den Erwartungen zurück. Mit 1555,3 Mio. Franken nahm er um rund 20 Mio. Franken ab, während die Personenfahrten um 3,1 % und die Personenkilometer gar um 6,2 % auf den absoluten Rekordwert von 12,4 Mia. stiegen.

Eine genauere Analyse der Verkehrserträge ergibt ein differenziertes Bild. Im internationalen Verkehr blieben Erträge von knapp 18 Mio. Franken, ebenso wie die entsprechenden Kosten, in neue Betreiber-gesellschaften ausgelagert (u. a. *Cisalpino SA, CityNightLine CNL AG*). Die Verbuchung der Erträge *Park + Rail* von 3 Mio. Franken erfolgte neu bei den Liegenschaften. Mindererträge von 4 Mio. Franken resultierten infolge neuer Verteilungsschlüssel (Generalabonnemente,

Wagen oder Lokomotive?
**Die bekannten InterCity-
züge können als Pen-
delzüge neu in beide Rich-
tungen fahren – nebst den
Doppelstockzügen ein
Grundstein des grössten
Angebotsausbaus seit
1982.**

Tageskarten, Verbunde). Auf der Marktseite erwies sich die Jubiläums-Tageskarte als Renner, und das Generalabonnement verzeichnete einen anhaltenden Erfolg. Mit der Verbilligung des Halbtaxabonnements (zwei Jahre für 222 Franken) konnte der Abwärtstrend in diesem «Eintrittsbillet für den öffentlichen Verkehr» gebrochen werden, allerdings verbunden mit einem Ertragsrückgang von 9 Mio. Franken. Die Effekte der Preisreduktion konnten somit durch Mehrverkäufe noch nicht kompensiert werden.

Auch wenn der Ertragsrückgang durch ausserordentliche Faktoren relativiert wird, ist im Personenverkehr eine Ertragserosion pro Personenkilometer unverkennbar. Dieser problematischen Entwicklung gilt es in Zukunft mit geeigneten Massnahmen entgegenzutreten. Auch attraktive Angebote müssen letztlich zwingend zu Mehrerträgen führen.

Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr

Die Umstellungen nach neuem Eisenbahngesetz im regionalen Personenverkehr wirken sich positiv aus: Dank der intensivierten Zusammenarbeit unter den Beteiligten konnten 1997 im Regionalverkehr marktnahe, kostenoptimierte Angebote mit vielen Verbesserungen und Zusatznutzen für die Kunden realisiert werden. Erwähnenswert ist, dass die positive Entwicklung möglich war trotz angespannter Finanzlage von Bund und Kantonen.

Starke Impulse im Fernverkehr Schweiz

Der Personenverkehr war geprägt von der Markteinführung des Angebotsprogramms *Impuls 97* im Rahmen des Fahrplanwechsels. Folgende Neuerungen wurden realisiert:

- Vollständig überarbeiteter Fahrplan mit einem Ausbau des täglichen Angebots um 4 %

- Einsatz der neu entwickelten Doppelstockwagen IC-2000
- Realisierung des integralen Halbstundentakts auf den Linien Bern–Zürich, Zürich–St. Gallen, Zürich–Lenzburg, Freiburg–Bern, Lausanne–Sitten
- Umsetzung der definierten Markenpolitik mit der neuen Marke InterRegio.

Neben dem Ausbau des Fahrplanangebotes hat vor allem die Inbetriebnahme der neuen klimatisierten *Doppelstockwagen IC-2000* einen stark beachteten Akzent gesetzt. Die eleganten Fahrzeuge bieten einen hohen Fahrkomfort und sind, wie Umfragen zeigen, bei den Passagieren trotz gewissen Anfangsschwierigkeiten mehrheitlich sehr beliebt. Die neuen Züge verkehren vor allem auf den Linien Interlaken Ost–Bern–Zürich–St. Gallen sowie zwischen Basel und Chur. Bei vergleichbarer Zuglänge bieten die Doppelstockzüge rund 40 % mehr Sitzplätze als die herkömmlichen InterCityzüge. Ende 1997 war die Ablieferung aller 58 Doppelstockwagen der ersten Serie abgeschlossen. Im Juli bewilligte der Verwaltungsrat die Beschaffung einer zweiten Serie von 144 Doppelstockwagen. Mit Ausnahme einiger Verbesserungen bei der Innenausstattung und dem Einbau von Rollstuhlteilen in sämtlichen Wagen haben sich für die nachbestellten Wagen keine Änderungen aufgedrängt. Durch die Ablieferung der weiteren Fahrzeuge dieses Typs kann der Anteil an klimatisierten Wagen im inner-schweizerischen Fernverkehr kontinuierlich erhöht und damit einem der dringendsten Bedürfnisse des Marktes entsprochen werden.

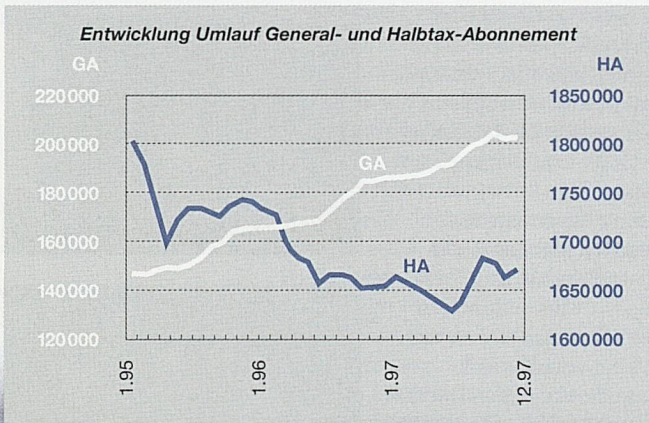
Die Änderungen wurden vom Markt insgesamt gut aufgenommen. Dennoch erfolgte namentlich in der Romandie auch Kritik zur veränderten Haltepolitik und zum Rollmaterial. Mit verschiedenen Korrekturmassnahmen konnte ab Herbst/



Winter wichtigen Punkten Rechnung getragen werden. Bereits zeigen sich auch erfreuliche Frequenzzunahmen.

Positive Entwicklung im internationalen Personenverkehr

Die Umsatzentwicklung beim Incoming-Angebot *Swiss Travel System (STS)* war trotz gedämpfter Stimmung im asiatischen Raum und trotz Konkurrenzierung durch andere Angebote im wichtigsten Absatzmarkt Deutschland insgesamt positiv (+6 %). Zum guten Gesamtergebnis beigetragen haben insbesondere die Resultate in Grossbritannien (Währungssituation), den USA (besondere Anreize) sowie die positive Entwicklung im neu erschlossenen ozeanischen Markt (Australien, Neuseeland). Der Verkaufserfolg der neugestalteten *City-Hit-Angebote* (z. B. Milano ab 58 Franken) übertraf die Erwartungen: Der Absatz wurde



Kundinnen und Kunden verkauft werden. Mit ihm soll dem anhaltenden Abwärtstrend beim Halbtax-Abo entgegengewirkt werden. Das *Generalabonnement* ist seit einigen Jahren stark nachgefragt und über-

der Reisebüros erneut deutlich gesteigert werden.

1997 konnten die SBB wiederum neue *Bahnreisezentren* eröffnen, die den Kontakt zwischen Kundin-

gegenüber dem Vorjahr praktisch verdoppelt. Ebenfalls auf eine hohe Nachfrage stiessen die Sparpreisangebote in Deutschland.

High-Lights im Verkauf

Die *Jubiläums-Tageskarten* zum Preis von 29 Franken verkauften sich glänzend. Sie wurden jeden Monat nach dem Motto «es het, solang's het» angeboten und lösten bisweilen einen fast überbordenden Kundenandrang aus. Gesamthaft wurden im Jubiläumsjahr 1 450 000 dieser Tageskarten verkauft. Das *2-Jahres-Halbtax-Abonnement* konnte an über 400 000

traf im Oktober erstmals die Marke von 200 000 Abos. Das neue Jugendangebot *Gleis 7* zum Preis von 79 Franken für freie Fahrt ab 19 Uhr erreichte bereits über 100 000 Kundinnen und Kunden.

Neuerungen in der Distribution

Travi-Ticketing ist ein neues Verkaufssystem der Bahn für Reisebüros. Es vereinfacht den Verkauf von Bahnleistungen für das Reisebüropersonal merklich und stellt eine klare Verstärkung der indirekten Distribution dar. Nicht zuletzt aufgrund der Einführung von *Travi-Ticketing* konnte 1997 der Umsatz

nen und Kunden und unserem Verkaufspersonal wesentlich erleichtern. Derartige Zentren sind neu in Schaffhausen, Zürich-Stadelhofen, Winterthur, St. Gallen, Bern und in Neuchâtel Ville anzutreffen.

Eine neue Serie von leistungsfähigen Verkaufsautomaten wurde zusammen mit Ascom entwickelt und im Verlaufe des zweiten Semesters in Betrieb genommen. Mittels eines Touch-Screens trifft der Kunde anhand einer einfachen Bildschirmführung seine Wahl aus einem umfassenden Billett-Sortiment. Die Kundenakzeptanz ist

gut: Ende Jahr wurden bereits täglich etwa 20 000 Billette über diese Automaten verkauft.

schen Fehlererfassung konnten die festgestellten Mängel inzwischen weitgehend behoben werden.

Reisen im Zug der Zeit: Cisalpino-Neigezüge nach Italien, TGV bis Zürich, moderne Schalterfronten, Billettautomaten mit Bildschirmbedienung, Züge mit Hotelkomfort nach Hamburg, Berlin und Dresden.

Ausgelagerte Bereiche mit unterschiedlichem Erfolg

Die Reisendenzahlen der *Cisalpino* AG entwickelten sich 1997 erfolgversprechend, insbesondere am Gotthard, wo eine durchschnittliche Auslastung von 40,2 % erzielt wer-

Die *CityNightLine* AG (CNL) setzte 1997 alles daran, sich als qualitativ hochstehende Anbieterin im Nachtreiseverkehr Schweiz-Deutschland zu etablieren. Die durchschnittliche Auslastung von 60 % sowie die überwiegend gute



Die 10 umsatzstärksten Bahnhöfe 1997

Rang	Bahnhof	Umsatz in Fr.
1	Zürich HB	194 287 032
2	Bern	120 028 940
3	Basel SBB	99 496 436
4	Genf	82 326 171
5	Lausanne	72 904 102
6	Luzern	57 707 008
7	Winterthur	44 737 620
8	Zürich Flughafen	37 066 290
9	St. Gallen	33 115 290
10	Biel	30 603 331

den konnte. Die finanzielle Situation bewegt sich trotz verschiedenen Ausfällen infolge technischer Probleme beim Rollmaterial im Rahmen der Planzahlen. Die Struktur der neuen Firma ermöglicht rasche Anpassungen. So zeigt sich, dass die Verbindungen über den Gotthard im Gegensatz zu jenen über den Lötschberg im Markt wesentlich besser nachgefragt werden und deshalb einer Verstärkung bedürfen. Resultat- und vor allem auch imagemässig belastend war die Pannenserie an den Pendolini im vergangenen Sommer. Nach massivem Druck gegenüber dem Hersteller FIAT und einer systemati-

Beurteilung durch die Kundschaft zeigt, dass das Angebot geschätzt wird. Finanziell konnten weitere Verbesserungen erzielt werden; die angestrebte ausgeglichene Rechnung ist hingegen nach wie vor nicht erreicht.

Die Angebote der Gesellschaft *GIE TGV France-Suisse* (groupement d'intérêt économique) erfuhren 1997 einige Neuerungen. So erhielt Zürich durch die Verlängerung der bisher in Bern endenden Verbindung eine direkte Anbindung an das TGV-Netz. Auch wurde die Bordrestauration qualitativ aufgewertet und konnte am 9. Dezember

der erste renovierte, grau-blaue TGV *Ligne de Cœur* vorgestellt werden. Die Verkehrsentwicklung ist, vorab bedingt durch die Direktanbindung von Zürich und den TGV *des Neiges*, erfreulich.

Güterverkehr

Erste Besserung

Nach einer vierjährigen ungebremsten Talfahrt konnte im Güterverkehr der Ertrag mit 934,1 Mio. Franken erstmals wieder gehalten werden. Insgesamt nahmen die transportierten Tonnen um 7,7 % und die Tonnenkilometer um 10,6 % zu. Die Entwicklung einzelner Güterverkehrsbereiche widerspiegelt recht präzise die europäische bzw. schweizerische Wirtschaftslage.

Diese Konjunkturabhängigkeit des Bahngüterverkehrs ist nicht neu. Die gleichen Wellenbewegungen konnten bereits nach 1973 und 1980 beobachtet werden. Neu ist nur, dass die Rezessionsphase in den 90er Jahren wesentlich länger dauerte.

Im inländischen Binnenverkehr (Import/Export) wurden Zunahmen bei Getreide, Chemie, Grossverteilern, Papier, Stahl und Aluminium durch weit höhere Rückgänge bei Cargo-Domizil-Transporten, Dünger und anderen landwirtschaftlichen Transporten, Brauereien und insbesondere Bautransporten aller Art mehr als kompensiert.

Der Transitverkehr reflektiert die in Gang gekommene europäische Konjunktur, besonders markant in der Siderurgie. Überraschenderweise und sehr erfreulich hat sich erstmals seit Jahren der Wagenladungsverkehr wieder besser entwickelt als der kombinierte

Verkehr, was dazu geführt hat, dass die Erträge sogar etwas stärker zugenommen haben als die Tonnenkilometer.

Durch die Liberalisierung im europäischen Transportmarkt sowie die zu erwartende Zulassung von 40-Tönnern auf den Schweizer Strassen wird der Preisdruck anhalten. Wollen die SBB im Güterverkehr weiterhin eine bedeutende Rolle spielen, ist eine grundlegende Neuausrichtung unumgänglich. 1997 fällten Verwaltungsrat und Generaldirektion hierzu wegweisende Vorentscheide.

Weichen zwingend neu stellen

Die SBB sind bereit, mit einer klaren *Vorwärts- bzw. Wachstumsstrategie* auf die sich verändernde Situation zu reagieren. Sollen die heutigen Erträge mindestens gehalten werden, muss angesichts des Preiszerfalles ein deutliches Mengenwachstum angestrebt werden. Um dieses Wachstum zu erreichen, müssen neben der Pflege der heutigen, vor allem auch neue Märkte erschlossen und sollen neu vermehrt Gesamt-Logistik-Lösungen angeboten werden.

Im europäischen Kontext gelten die SBB als zwar kleine, aber anerkannte und zuverlässige Unternehmung im wichtigen Transitland Schweiz. Im Wissen um diese Position und das Ziel des zwingenden Mengenwachstums vor Augen, haben die SBB am 4. August 1997 mit den italienischen Staatsbahnen

(FS) eine Absichtserklärung für eine weitreichende *internationale Zusammenarbeit* im Güterverkehr unterzeichnet. In einer ersten Phase wollen SBB und FS gemeinsam die Qualität der grenzüberschreitenden Transporte verbessern, um in einem zweiten Schritt das gesamte Cargo-Geschäft beider Bahnen in ein Joint Venture überzuführen. Ob dereinst allenfalls eine vollständige Zusammenlegung unter einem Dach erfolgen soll, wird zu einem späteren Zeitpunkt und aufgrund erster Erfahrungen zu klären sein.

Die damit verbundenen, grossen und einschneidenden Veränderungen setzen eine minutiöse Planung voraus und sollen schrittweise realisiert werden. Im Rahmen einer dafür geschaffenen *Projektorganisation Weichenstellung im Güterverkehr* werden folgende sieben Teilprojekte bearbeitet und realisiert:

- Bahnkooperation
- Produktmanagement im Kombinierten Verkehr
- Produktivitätssteigerung
- Branchenmarketing
- KTU-/Einzelkunden-Strategie/ Open access
- Kunden-Service-Center
- Neuorganisation Güterverkehr SBB

Wichtige Partner

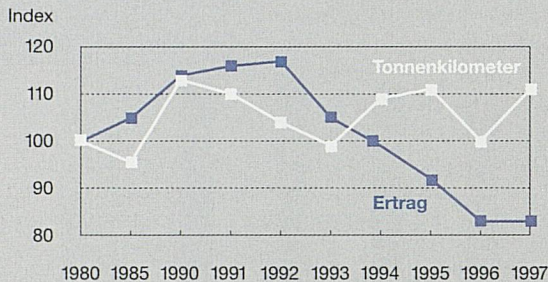
Als Ergänzung des Transportangebotes dienen verschiedene Beteiligungen an *Transport- und Speditionsunternehmen*. Im Vordergrund



Die SBB als leistungsfähige Güterbahn haben eine vierjährige Talfahrt überwunden. Der Nord-Süd-Transit boomt gar. Trotzdem sind Weichen neu zu stellen – hin zu Kooperationen im In- und Ausland beispielsweise.



Entwicklung Güterverkehr 1980–1997



«Die Operateure sollten von sich aus Logistik-Systeme anbieten, statt nur Transportleistungen von A bis B.»

Bundesrat Moritz Leuenberger

steht die Zusammenarbeit mit Hupac S.A., Intercontainer-Interfrigo, ACTS AG, Castelletti S.A. und Ferroviasped Holding AG. Diese zum Teil im kombinierten Verkehr bzw. im Speditionsbereich tätigen Firmen sind in besonderem Masse dem Druck der Liberalisierung (z. B. Öffnung der Techniken und Vertriebswege) im europäischen Transportmarkt ausgesetzt, was bereits zu verschiedenen neuen Zusammenarbeitsformen führte. Ein Beispiel ist TARES, eine transatlantische Allianz folgender Gesellschaften: Intercontainer-Interfrigo und Hupac S.A. auf europäischer, sowie Norfolk Southern und ContainerPort Group auf amerikanischer Seite.

Das veränderte Umfeld wirft auch grundsätzliche Fragen auf. So stellt die aus 28 Mitgliederbahnen bestehende Intercontainer-Interfrigo eine

zunehmende Konkurrenzierung durch neue Firmen/Allianzen ihrer Mitglieder fest. Rechtsform, Teilhaberstruktur und die zukünftige Rolle in der gesamten intermodalen Prozesskette müssen damit überprüft werden. Auf operativer Ebene hat der «Limmat-Shuttle» mit festen Fahrplänen und Transportzeitgarantie zwischen Zürich und dem Rotterdamer Hafen mit Erfolg seinen Vollbetrieb aufgenommen. Durch die ACTS AG (kombinierte Verkehre mit Abrollcontainer-Transportsystem) ist es möglich, Container-Wagenladungsverkehre auch bei fehlendem Anschlussgleise sicherzustellen. Erfreulich war die 1997 erfolgte Zunahme im Marktsegment der Kehrtrichtransporte. Mit der Castelletti S.A. wurde im Transitverkehr vornehmlich der Tontransport über Plattformen in Italien abgewickelt. Das Hauptaktionsfeld der Ferroviasped Holding AG liegt in der Abwicklung von komplexen Transporten und Logistikvorhaben von und nach den Staaten in Osteuropa. Für die Umsetzung der angestrebten strategischen Ausrichtung konnte mit der internationalen Speditionsgesellschaft Kühne & Nagel ein finanzstarker Aktionär gewonnen werden. Dadurch eröffnet sich für die Teilhaber der beiden Gesellschaften der Zugang zu über 50 Bahnverkehrszentren in ganz Europa.



Liegenschaften

Bahnhöfe als attraktive Immobilienstandorte

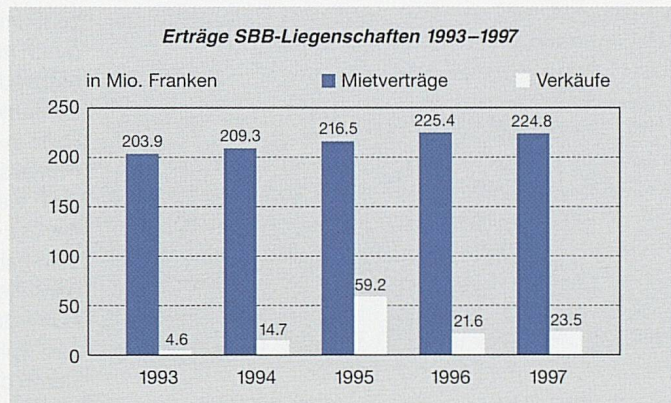
«Renaissance der Bahnhöfe – Bahnhofüberbauungen haben das Zeug, Spitzenimmobilien zu werden», titelte die renommierte Zeitschrift *Immobilien-Business* einen grossen Report über das Liegenschaftsgeschäft der SBB. Ob



Verkaufsgeschäfte (Erreichen absoluter Spitzenumsätze), Büroarbeitsplätze oder Schulen: Kunden, Personal und Schüler können so am Puls des stark frequentierten öffentlichen Verkehrs empfangen werden. Neben der effektiven Attraktivität und den hervorragenden Erfahrungen trägt auch die im Zuge der Unternehmungsreform vollzogene Dezentralisierung des SBB-Immobiliengeschäftes zur verstärkten Nachfrage nach SBB-Immobilien bei. Die neugeschaffenen zwölf Filialen stehen näher am Markt und können damit entsprechende Chancen früher erkennen und erleichtern die Kontaktnahme mit potentiellen Interessenten.

Paradepferd für Bahn 2000 im Kommen: Der erste Neigezug der Schweizer Industrie – 1997 auf dem Reissbrett, im Modell und in der Fotomontage, 1998 auf der Schiene.

1997 konnten einige interessante Projekte realisiert werden. So wurde Ende November das renovierte Bahnhofgebäude in Montreux mit den neuen kommerziellen Nutzflächen eröffnet. In Morges nahm das erste in einen SBB-Bahnhof integrierte McDonald's-Restaurant den Betrieb auf. Im Bahnhof Zürich Enge, der in der



Rekordzeit von neun Monaten für 7,3 Mio. Franken teilweise umgebaut wurde, konnten neu 2800 m² Bürofläche an Dritte vermietet werden. In ehemaligen Räumen des Bahnhofbuffets Basel SBB hat sich seit September die Migros eingemietet. Diese ist auch an den Sonntagen geöffnet, ebenso wie die erfolgreichen, inzwischen 22 APERTO-Läden. Auch der Hauptbahnhof Zürich ist um gefragte Dienstleistungen reicher: Neben einem ärztlichen Bereitschaftsdienst (7 bis 23 Uhr) wurde 1997 auch ein Fitnesszentrum eröffnet.

Erträge knapp gehalten

Resultatmässig hat sich die neuentdeckte Attraktivität vieler unserer Standorte noch nicht bemerkbar gemacht. Denn auch die SBB verfügen nicht nur über erstklassige Immobilien, und die allgemeine Wirtschafts- und Immobilienkrise wirkte sich zum Teil negativ auf die Erträge aus. Vorab infolge von Verkäufen übertrafen die Erträge 1997 jene des Vorjahres dennoch knapp um rund 1,3 Mio. Franken (+0,5 %).





Bahn 2000

Impuls 97 war der erste grosse Angebotsschritt auf dem Weg zu Bahn 2000. Und bereits wird der nächste Ausbauschritt im Detail vorbereitet. Das Konzept *Angebot 2001* dient hierfür als Basis. Im Herbst erfolgte die Information der Kantone über die Absichten der SBB. In Ergänzung zur bisherigen Grobplanung wurde dabei neu der Halbstundentakt Zürich–Luzern aufgenommen (ab Mai 1999). Mit den Ostschweizerkantonen und den dortigen Privatbahnen wurde konkret die gemeinsame Planung für die Entwicklung des Bahnangebots in der Ostschweiz über die verschiedenen Zeithorizonte bis zum Abschluss der ersten Etappe von Bahn 2000 aufgenommen.

Viele Kunden erkennen die Fortschritte von Bahn 2000 vor allem am *Rollmaterial*. Nachdem die neuen IC-2000-Doppelstockwagen 1997 mit etwas Verspätung in Betrieb genommen werden konnten, arbeitet die Industrie bereits mit Hochdruck am Vorserienzug mit Neigetechnik für die Bahn 2000. Eine Projektorganisation mit beid-

seitig klar definierten Ansprechpartnern und Kompetenzregelungen bewährt sich bisher gut.

Auf den Zeitpunkt von *Impuls* konnten die ersten grösseren Bauten wie etwa die verschiedenen neuen Bahnanlagen bei Aarau in Betrieb genommen werden. Inzwischen hat mit der vom EVED Mitte Jahr erteilten Plangenehmigungsverfügung für die Abschnitte zwei und drei der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ein weiteres Kernprojekt der Bahn 2000 die Verfahrenshürde geschafft.

Ende 1997 waren von den *Infrastrukturausbauten* 8 % in Betrieb und 40 % in Ausführung. Die restlichen Ausbauten befinden sich in Vorbereitung oder in Planung. Nachdem die Arbeiten an der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist im ersten Abschnitt zwischen Mattstetten und Koppigen sowie im vierten Abschnitt beim Tunnel Murgenthal schon weit fortgeschritten sind, konnte bei den Abschnitten zwei und drei ebenfalls mit den Vorbereitungsarbeiten begonnen werden. Auf dem elf Kilometer langen Streckenabschnitt Onnens–

Gorgier–St-Aubin sind alle wesentlichen Bauarbeiten im Gang. Beim Tunnel St-Aubin-de-Sauges konnte der Durchschlag gefeiert werden. Nach anfänglichen Schwierigkeiten kommen die Arbeiten beim Adlertunnel gut voran. Mit verschiedenen Massnahmen konnten die Stillstände der Tunnelbohrmaschine vermindert werden. In Liestal sind die Bauarbeiten für den Anschluss des Adlertunnels an die Stammstrecke in vollem Gang. Im Bau ist seit Juni die zweite Doppelspur Dietikon–Killwangen–Spreitenbach. Für den Knoten Zürich ist seit Anfang Jahr eine neue Projektorganisation an der Arbeit. Diese sorgt für eine zielgerichtete Realisierung der einzelnen Projekte und für die übergeordnete Koordination der Plangenehmigungsverfahren. Für das dritte und vierte Gleis Zürich–Zürich–Wipkingen wurde Ende April ein zweistufiger Projekt- und Submissionswettbewerb mit einer einstimmigen Empfehlung des Preisgerichtes abgeschlossen. Für die zweite Doppelspur Zürich–Thalwil liegt die Plangenehmigung vor. Die Arbeiten auf der Allmend-Brunau und in Thalwil verliefen bisher planmässig.

«Die Kostensituation für das Gesamtprojekt ist weiterhin stabil.»

Hans Peter Fagagnini

