

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1998)

Rubrik: Departement 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: 03.02.2026

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



Doppelte Zugkraft: Zwei Lok 2000 ziehen einen schweren Güterzug die Gotthard-Südrampe bei Giornico hoch.

Die Ausrichtung der Infrastruktur auf die Anforderungen der Bahnreform stand im Zentrum: Auslagerung hoheitlicher Aufgaben, Vorbereitung auf den diskriminierungsfreien Netzzugang beziehungsweise den Trassenverkauf. Fortschritte wurden erzielt bei der Steigerung der Produktivität, Erhöhung der Pünktlichkeit und Verbesserung der Arbeitssicherheit. Bei der Bahninfrastruktur hatte die Ausrichtung auf den Bedarf und die Senkung der Unterhalts- und Betriebskosten die höchste Priorität.

Vorbereitung auf die Bahnreform

Auch im Departement Infrastruktur stand das Jahr 1998 ganz im Zeichen der Vorbereitung auf die Bahnreform. Der Bereich Infrastruktur der SBB muss gemäss der Leistungsvereinbarung mit dem Bund ab 1999 finanziell ein ausgeglichenes Ergebnis erzielen. Dieses Ziel wurde bereits im vergangenen Jahr mit einem Überschuss von 11,6 Mio. Franken erreicht. Allerdings muss die Infrastruktur in den nächsten Jahren einen Beitrag von 200 Mio. Franken jährlich an die Sparmassnahmen des Bundes leisten. Positiv vermerkt werden kann, dass die Beiträge im Zahlungsrahmen für vier Jahre fest vereinbart wurden, was eine höhere Berechenbarkeit des finanziellen Verhältnisses zwischen Bund und SBB zulässt.

Von der Unternehmungsreform im Herbst 1998 wurde die Infrastruktur weniger betroffen als der Verkehrsbereich. Intern wurde eine Neuorganisation vorgenommen. Gleichzeitig wurden Überlegungen über die zukünftige strategische Ausrichtung angestellt.

Abtretung hoheitlicher Aufgaben

Die Infrastruktur der SBB steht ab 1999 auch anderen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung. Bedin-

gung ist, dass diese über eine vom Bund erteilte Lizenz und ein Sicherheitszertifikat verfügen. Um den diskriminierungsfreien Zugang zum Infrastruktornetz der SBB zu ermöglichen und trotzdem die Sicherheit der Eisenbahn zu gewährleisten, werden verschiedene hoheitliche Aufgaben, die bisher durch die SBB wahrgenommen wurden, neu durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) ausgeführt. Es betrifft dies vor allem die Zulassung von Lok-Personal und Fahrzeugen sowie die Plangenehmigung für Eisenbahnanlagen. Um den nahtlosen Übergang zu gewährleisten, werden hoheitliche Aufgaben bis längstens Ende 1999 an die SBB delegiert. Eine Task-force von SBB und BAV bereitet die Übergabe dieser Aufgaben vor.

Trassenverkauf bereit für die Bahnreform

Der zentrale Trassenverkauf SBB ist bereit für seine neue Aufgabe. In Zusammenarbeit mit den Betriebsleitzentralen stehen den Trassenkunden permanent kompetente Ansprechpartner zur Verfügung. Mit I-Prix wurde ein System zur Offertstellung, Auftragsverwaltung und Abrechnung erstellt, welches direkt auf die Fahrplandaten zugreift. Innerschweizerisch zeichnet sich bereits ein lebhafter Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr ab.

Produktion

Trassenplanung

Der Fahrplanwechsel 1998 stand für die Trassenplanung im Zeichen der Konsolidierung. Die Zugkilometer stiegen nochmals um 1%, die Bruttotonnenkilometer um 4% an. Intensiv laufen die Planungsarbeiten im Hinblick auf die Fahrplanwechsel 1999 und 2001, welche weitere bedeutende Angebotsschritte beinhalten. Im Jahr 2001 wird die Expo.01 eine besondere Herausforderung an die Fahrplangestaltung darstellen.

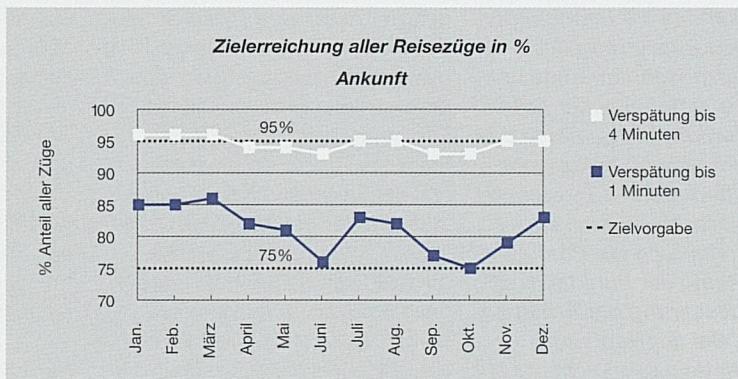
Für die internationale Trassenplanung und -zuweisung wurde unter Federführung der SBB eine Strategie zur Weiterentwicklung des Forum Train Europe erarbeitet, welche die Entwicklungen der europäischen Bahnreform berücksichtigt. So wird die Trassenzuweisung unter den Postulaten der Diskriminierungsfreiheit und des open access erfolgen.

Pünktlichkeit verbessert

Die Zielvorgaben wurden 1998 erreicht: 81 % aller Reisezüge kamen an den Messbahnhöfen mit höchstens einer Minute Verspätung an (75 % gefordert). 95 % aller Reisezüge wiesen eine Ankunftsverspätung von höchstens vier Minuten auf (95% gefordert).

Die Vorgabe von 75 % beziehungsweise 95 % Pünktlichkeit ergibt sich aus den Bedürfnissen der Bahnkunden als untere Grenze. Für den Betrieb stellen diese Werte anspruchsvolle Zielvorgaben dar. Zahlreiche Baustellen führen aus Sicherheitsgründen zu Langsamfahrstellen mit Auswirkungen auf den Betriebsablauf. Nur dank guter Planung und mit flankierenden Massnahmen konnten die Zielwerte erreicht und sogar übertroffen werden. Zu einer generellen Verschlechterung der Pünktlichkeit kam es im Juni nach dem Fahrplanwechsel und im Oktober als Folge der schlechten Witterung (Fahrleitungsstörungen durch Herbststürme).

Der innerschweizerische Güterzugverkehr wickelte sich weitgehend planmäßig ab. Die Qualität des Einzelwagenladungsverkehrs war sehr gut; Beförderungspläne und Transportfristen konnten eingehalten werden. Dagegen war die Pünktlichkeit im internationalen Güterzugverkehr ungenügend. Bei steigendem Transportvolumen kämpften die SBB mit verspäteten Übergaben oder mangelnden Abnahmen der Güterlasten durch die Nachbarbahnen. Die Partner-



bahnen im Norden und Süden bemühen sich intensiv um Verbesserungen.

Produktivität

Die Kosten konnten in den Bereichen Zugverkehr, Zugbildung, Zustellung/Abholung sowie ergänzende Leistungen gegenüber 1996 um rund 35 Mio. Franken gesenkt werden. Die Steigerung der Produktivität zeigt sich darin, dass bei sinkendem Personalbestand ein wachsendes Verkehrsvolumen (seit 1996 eine Zunahme um 10 %) bewältigt wird. Die Steigerung der Produktivität stellt auch bei der Infrastruktur einen Dauerauftrag dar. Sie dient nicht nur der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienentransportes, sondern sie muss auch die Sparmassnahmen des Bundes ausgleichen.

Neukonzeption der Fahrdienstvorschriften Schweiz

Die Fahrdienstvorschriften umfassen die Regeln für alle Fahrten auf Schienen. Sie befassen sich mit den Handlungsanweisungen für das Personal, das in Zusammenarbeit mit technischen Einrichtungen den sicheren Betrieb gewährleistet. Eine grundlegende Erneuerung der Fahrdienstvorschriften drängte sich auf, weil neue Techniken, verbesserte Angebotsgestaltung und Rationalisierungen den Eisenbahnbetrieb massgebend verändert haben. Die Revision wird zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr bear-

beitet und bezweckt, mit klaren Handlungsanweisungen bei Störungen die Sicherheit des Personals zu gewährleisten. Es gilt ein Regelwerk zu schaffen, das der technischen und betrieblichen Entwicklung Rechnung trägt und angepasste Lösungen ermöglicht. Produktivitätssteigerungen und Rationalisierungen sollen ohne Einbussen bei der Sicherheit möglich sein. Die erste Etappe der Revision wurde 1998 realisiert.

Sicherheit

Weniger Arbeitsunfälle

Der Bereich Sicherheit war bis zur neusten Unternehmungsreform im Departement Infrastruktur angesiedelt, nahm aber die Verantwortung für die Sicherheit im gesamten Unternehmen war. Die stetige Sensibilisierungsarbeit, die Umsetzung netzweiter Massnahmen (z. B. das individuelle Ausrüsten des Personals mit Sicherheitsschuhen und Helmen im Gleis- und Rollmaterialunterhaltsbereich) und die intensive Sicherheitsschulung zeigten Wirkung. Erneut weniger Arbeitsunfälle führten zu einer Senkung der Unfallversicherungsprämie um 2,5 Mio. Franken.

Mit der Einführung eines Vertrauensmodells auf Ende 1998 steht ein weiteres Instrument zur Verfügung. Zwischenfälle im Arbeitsalltag sollen erfasst werden, auch wenn durch

glückliche Umstände weder Personen- noch Sachschäden verzeichnet wurden. Zu diesem Zweck wurden in allen relevanten Bereichen Vertrauenspersonen auf die neue Aufgabe vorbereitet. Für die Aufdeckung von Systemmängeln und zur Unfallprävention werden die Zwischenfälle in anonymisierter Form erfasst und ausgewertet.

Risikomanagement im praktischen Einsatz

Ausgehend von den Schutzzügen wurden, zusammen mit Behörden und Verbänden, Methoden zur Ermittlung der Störfallrisiken für Verkehrswege entwickelt und Massnahmenkataloge zur Beeinflussung der Risiken abgeleitet. Konkrete Anwendungen (Ceneri-Basistunnel, Zimmerberg-Basistunnel, Ausbau Knoten Zürich) sind in Bearbeitung oder bereits bei den Behörden zur Stellungnahme eingereicht.

Im Berichtsjahr sind die einsatzbezogenen Streckenpläne für die Nord-Süd-Achse Basel–Chiasso, und parallel dazu als Pilotprojekt alle SBB-Strecken im Kanton Aargau erarbeitet worden. Die insgesamt 77 Pläne sind den zuständigen kantonalen Störfallinstanzen zur Stellungnahme unterbreitet worden. Zur Zeit wird an der West-Ost-Achse inkl. Jurasüdfuss gearbeitet. Nach Fertigstellung der Streckenpläne werden in einem weiteren Schritt Detailpläne für spezielle Objekte (z. B. Rangierbahnhöfe, Tunnels usw.) erstellt.

Sicherheit Gefahrguttransporte

Die Eisenbahn eignet sich dank ihrem generell hohen Sicherheitsniveau für Gefahrguttransporte. Zusätzlich gelten zur Reduktion gefahrgutspezifischer Risiken spezielle Vorschriften. Wie die Auditierung zeigt, haben die SBB in der Umsetzung einen hohen Stand erreicht, der 1998 nochmals verbessert werden konnte. Mit einem konsequenten Qualitätsmanagement

und in Zusammenarbeit mit der Gefahrgut verladenden Kundschaft ist es gelungen, alle Sicherheitsaspekte des gesamten Transportprozesses zu verbessern. Basierend auf der internen Schulung offerieren die SBB den Bahnkunden Gefahrgutkurse, von denen rege Gebrauch gemacht wird. Dieser Ansatz soll inskünftig auch in der Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnunternehmungen verstärkt werden.

Sicherheitsmassnahmen in bestehenden Tunnels

Auf der Grundlage einer Risikoanalyse haben die SBB beschlossen, in 27 älteren Tunnels mit hohem Verkehrsaufkommen zusätzlich zur Fremdrettung (mit Lösch- und Rettungszügen) die Selbstrettung weiter zu verbessern. Das Paket umfasst die Ausrüstung dieser Tunnels mit einem Gehweg entlang der Tunnelwand, der Fluchtwegkennzeichnung und einer Tunnelbeleuchtung. Die Massnahmen werden bis 2005 umgesetzt, nach Möglichkeit im Rahmen von fälligen Tunnelsanierungen.

Bahninfrastruktur

Ausrichtung auf den Bedarf

Die Investitionstätigkeit wird weiterhin durch das Grossprojekt Bahn 2000 1. Etappe dominiert. Mit einer Vielzahl von Projekten wird darüber hinaus laufend das Netz instand gehalten und den sich wandelnden Marktbedürfnissen angepasst. Ein zentrales Element der Marktausrichtung ist das Projekt Schlanke Infrastruktur, mit dem seit 1995 das gesamte Netz einer systematischen Überprüfung unterzogen wird. Bis Ende 1998 konnten die Analysen aller Strecken und der Hälfte der Knoten abgeschlossen werden. Als Zwischenresultat steht fest, dass auf 2500 Weichen, etwa einen Sechstel des Gestamtbestandes, und auf 190 km Gleis verzichtet werden kann. Diese Reduktion wird im Endzu-

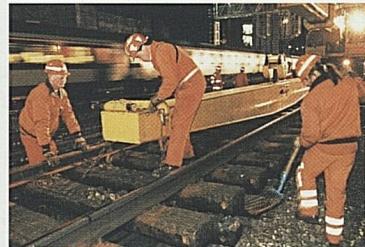
stand zu einer Reduktion der Unterhaltskosten von 50 bis 60 Mio. Franken führen. Die als überzählig definierten Anlagen werden meist anlässlich einer anstehenden Erneuerung entfernt. Im Berichtsjahr wurden rund 300 Weichen ausgebaut.

Reengineering Baudienstregionen

In den Jahren 1997 und 1998 erfolgte unter dem Titel «Reengineering der Bauregionen» eine umfassende Analyse dieser damals neu zusammengefassten Organisationseinheiten. Die Zielsetzung bestand in der Reduktion der Kosten und der Erhöhung der Produktivität um insgesamt 20 %.

In einem ersten Schritt gelang es, Massnahmen mit einem Verbesserungspotenzial von 80 Mio. Franken zu bestimmen und ihre Umsetzung zu veranlassen. Der zweite Schritt umfasste die Analyse wichtiger Produkte der Bauregionen und den Aufbau eines Benchmarkings.

Insgesamt haben die Bauregionen durch das Reengineering zahlreiche konkrete Impulse zur Steigerung der Produktivität erhalten. Als Resultat ist ein verstärktes Kostenbewusstsein festzustellen. Im weiteren wird die Zahl der Meisterbezirke bis Ende 2000 um 27 Einheiten auf 129 gesenkt.



Grössere Projekte, die 1998 abgeschlossen und in Betrieb genommen worden sind:

Basel SBB	Neue Ein- und Ausfahrten Güterbahnhof Ost
Biel	Erneuerung Sicherungsanlage
Effretikon	Gleisanlagen, Erneuerung Sicherungsanlage
Emmenbrücke–Waldibrücke	Sanierung Seetalbahn (1. Etappe)
Massaboden–Varzo	Übertragungsleitung
Muttentz–Liestal	Rohbau Adlertunnel
Rüti (ZH)	Anlagenausbau
Wankdorf–Ostermundigen	3. Gleis
Wildegg	Erneuerung Sicherungsanlage
Zollikofen	Zentrale Leitstelle der Energieversorgung
Zürich Altstetten	Erneuerung Sicherungsanlage
Zürich HB–Thalwil	Sicherungsanlage 2. Teilergänzung S-Bahn

Grössere Projekte, mit deren Bau 1998 begonnen wurde

Burgdorf–Oftringen	Übertragungsleitung Abschnitt Bannwil–Oftringen
Glanzenberg	Neue Haltestelle
Kemptthal–Winterthur	3. Gleis
Lengnau–Biel Mett	Erneuerung Sicherungsanlage
Olten–Olten Ost	3. Gleis
Pratteln	Erneuerung Sicherungsanlage
Salgesch–Leuk	Doppelpurausbau
Solothurn	Erneuerung Sicherungsanlage, Vereinfachung Gleisanlagen, Perronanpassungen
Weinfelden	Erneuerung Sicherungsanlage
Zofingen–Sempach	Pilotstrecke Führerstandsignalisierung
Zürich Herdern	Unterhaltsanlage

Datenbank feste Anlagen

Mit der Datenbank feste Anlagen (DfA) entsteht bei den SBB ein Basisinformationssystem, das alle zur Erhaltung und zur Projektierung von Neuanlagen notwendigen Anlageninformationen enthält. Zusätzliche Funktionen unterstützen die Planung und Projektierung. In der DfA werden auch die speziellen Fachdienstpläne verwaltet. Jederzeit können aktuelle Informationen abgefragt oder als Plan ausgedruckt werden.

Der aufwendigste Teil des Projektes DfA ist die Erfassung aller bestehenden Anlagen. Obwohl der definitive Einsatz der DfA erst für 2001 geplant ist, wird sie bereits heute rege benutzt. So werden die Bahnpläne bereits seit zwei Jahren mit der DfA erstellt und 1998 wurden die ersten Projekte mit der DfA bearbeitet und dokumentiert.

Für die Betriebsführung wurden die Einsatzpläne gemäss Störfallverordnung erstellt und auch die Lärmkatasterpläne basieren auf der DfA.

Ökologie

Im Departement Infrastruktur wird das Umweltmanagement für die Gesamtunternehmung SBB wahrgenommen. Die Massnahmen zur Erreichung der 1996 festgelegten Umweltschutzziele der SBB wurden 1998 weitergeführt und weiterentwickelt. Die Schwerpunkte der Aktivitäten lagen bei der LärmSANierung, dem Erschütterungsschutz, der Abfallbewirtschaftung und beim Gewässerschutz.

Lärm und Erschütterungen

Der Lärmkataster ist für alle vom Eisenbahnlärm betroffenen Gemeinden erstellt. Die ersten Schritte zur Umsetzung der LärmSANierung des Rollmaterials wurden mit der Umrüstung der ersten Serie Einheitswagen I getan. Die ersten LärmSANierungsmassnahmen für bestehende Gleise wurden von den

Bundesbehörden genehmigt. Es handelt sich um Lärmschutzwände in den Aargauer Gemeinden Rheinfelden, Dottikon/Villmergen und Umiken. Auf internationaler Ebene wurde das von der DB AG und den SBB angestossene Aktionsprogramm «Lärmreduktion Güterverkehr» weiter vorangetrieben, mit dem durch Umrüstung der europäischen Güterwagenflotte eine nennbare Lärmreduktion erreicht werden soll.

Die Resultate von Pilotanwendungen auf SBB-Strecken erlaubten die provisorische Normierung von Erschütterungsschutzmassnahmen. International beteiligten sich die SBB mit diesen Untersuchungen am Europäischen Forschungsprojekt RENVIB II zur Entwicklung von Erschütterungsschutzmassnahmen bei Eisenbahnen.

Abfall, Altlasten und Gewässerschutz

Das Handbuch zur «Abfallbewirtschaftung bei den SBB» regelt die praktische Umsetzung der SBB-internen Strategie zum möglichst wirtschaftlichen und umweltverträglichen Einkauf und Einsatz von Materialien sowie deren Verwertung und Entsorgung. Das Kostenrisiko von Altlasten wurde aufgezeigt und Massnahmen zur vorsorglichen Reduktion des Kostenrisikos allfälliger Sanierungen sind vorbereitet. 1998 sind die bekannten Alternativen zu Herbizid-Einsätzen in einer Broschüre zusammengestellt und bewertet worden. Die Wirtschaftlichkeit und Machbarkeit weiterer Methoden wurde geprüft. Zudem initiierten die SBB zusammen mit der DB AG ein internationales Forschungsprogramm in diesem Bereich.

Telekommunikation

Trotz dem negativen Entscheid der ComCom bei der Vergabe der zwei neuen Mobiltelefonielizenzen wird

die Partnerschaft mit der Sunrise AG weitergeführt. Im Vordergrund stehen die Verlegung weiterer Glasfaserkabel und die Vermietung von Übertragungskapazitäten. Die SBB haben für Sunrise 1998 450 km Glasfaserkabel mit einem Auftragsvolumen von 9 Mio. Franken entlang den SBB-Strecken verlegt.

Die Vorbereitungen für die Funkversorgung der Strecken mit Führerstandssignalisierung (FSS), insbesondere der Pilotstrecke Zofingen-Sempach, waren ein Schwergewicht der Mobilcomaktivitäten. Die SBB haben eine Ausschreibung für die GSM-Übertragung auf der FSS-Pilotstrecke durchgeführt. Die Verträge mit Siemens Schweiz für die Realisierung und den Betrieb eines GSM-R-Netzes für die SBB sind unterzeichnet.

Das Zugfunkprojekt mit Funkversorgung von 1700 km Streckenlänge und Ausrüstung aller Streckenloks mit einem Zugfunkgerät sowie Funkversorgung der beiden Nord-Südachsen Gotthard und Lötschberg/Simplon mit Tunnelfunkanlagen auf Basis strahlender Kabel in den Tunnels wurde abgeschlossen. Die Kompatibilität der beiden Zugfunksysteme von SBB und BLS ist realisiert.

Im Bereich der Telecom-Festnetze stand der Ausbau der Kapazitäten für die Datenkommunikation im Vordergrund, dies im Hinblick auf die Anforderungen der zukünftigen Informatikapplikationen. An den Railservice-Standorten Bern, Basel, Luzern, Biel, Lausanne, Genf und Lugano wurden für eine bessere telefonische Kundenbetreuung neue, leistungsfähige Call Management Systeme eingeführt.

Neuorganisation des Einkaufs

Das Projekt Einkauf 2000, welches mit der Neuorganisation des Einkaufs SBB eine nachhaltige Sen-

kung der Gesamtkosten für eingekauft Leistungen zum Ziel hatte, wurde erfolgreich abgeschlossen. Die Einkaufspolitik der SBB ist formuliert. Die Untersuchung ausgewählter Pilot-Materialbereiche ergab Potenziale für jährliche Einsparungen von 20 bis 25 Mio. Franken, insbesondere in den Bereichen Stellwerk und Leittechnik. Die Änderung der Zahlungsbedingungen wird weitere 1 bis 5 Mio. Franken Einsparungen bewirken.

Beim Einkauf wird künftig das Schwergewicht nicht bei einzelnen Rabattprozenten, sondern bei namhaften Verbesserungen im Preis, im Preis-/Leistungsverhältnis und in den Lebensdauerkosten sowie in der Einkaufseffizienz und -produktivität liegen. Der Einkauf wird sich deshalb – in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen technischen Fachdiensten – immer mehr mit Themen wie wertanalytische Produkteoptimierung, Systemeinkauf und Wettbewerb im globalen Beschaffungsmarkt auseinandersetzen müssen.

Energie

Im Zusammenhang mit der Liberalisierung im Energiebereich wurde in der Schweiz eine breite Vernehmlassung zu einem neuen Energiemarktgesetz (EMG) durchgeführt. Dabei zeigte es sich, dass verschiedene Kernpunkte sehr kontrovers beurteilt werden. Eine zuverlässige Beurteilung der künftigen Marschrichtung in diesem Bereich ist daher einstweilen nicht möglich. Immerhin haben sich in den letzten Wochen des Jahres – anstelle des im EMG postulierten landesweiten Transportnetzes – verschiedene neue nationale Netzgesellschaften für den produktionsunabhängigen Betrieb des 380/220 kV-Verbundnetzes formiert. Die als Folge der Liberalisierung sinkenden Strompreise werden das grösste Problem des SBB-Energiebereichs noch



Keine Neigung zur Felswand: Auf den langen geraden Strecken im Wallis (hier zwischen Salgesch und Leuk) kann der Cisalpino-Pendolino auch ohne seine Kurventechnik schnell fahren.

Bilder rechts: Kavernenzentrale des Kraftwerks Amsteg.

weiter zuspitzen: Die in früheren Jahren im Zeichen der Versorgungssicherheit abgeschlossenen langfristigen Lieferverträge und die aus dem Verkauf des nicht benötigten Stroms resultierenden Verluste. Die Entwicklung verlangt eine strategische Neuausrichtung. Im Laufe des Jahres 1999 wird der Verwaltungsrat die entsprechenden Beschlüsse fassen.

Seit 1. Mai 1998 steht die neue Kavernenzentrale der Kraftwerk Amsteg AG in Betrieb. Das für 460 Mio. Franken vollständig umgebaute Kraftwerk ist speziell auf hohe Leistungsspitzen ausgelegt, wie sie beim gleichzeitigen Anfahren von mehreren Zügen auftreten. Der Trend zu solchen Energiebedarfsspitzen wird mit dem verdichteten Bahn-2000-Fahrplan in den kommenden Jahren noch verstärkt. Mit dem Ausgleichsbecken Pfaffensprung lassen sich diese Strombedarfsspitzen optimal abdecken. Netzausfälle zeigten einmal mehr die Abhängigkeiten und Verletzbar-

keit der Stromversorgung vor allem in der Westschweiz. Prioritär wird die Erstellung einer zweiten Mittelstrecke zur redundanten Verbindung der Kraftwerkgruppen Wallis und Gotthard vorangetrieben. Bei einer Zunahme der Bruttotonnenkilometer um 4 % stieg der Energieverbrauch 1998 um 2,6 % an.

Gründung AlpTransit Gotthard AG

Die für Planung und Bau der Neat-Gotthardachse zuständige Organisation der SBB wurde auf den 12. Mai 1998 in eine Aktiengesellschaft überführt. Gemäss Vereinbarung zwischen Bund und SBB stellt der Bund der AlpTransit Gotthard AG die erforderlichen Mittel zur Verfügung. Das Aktienkapital der ATG von vorerst 5 Mio. Franken befindet sich zu 100 % im Eigentum der SBB. Für den Verwaltungsrat konnten kompetente Persönlichkeiten gewonnen wer-



den. Präsidiert wird das Gremium von Dr. Georges Blum, dem ehemaligen Präsidenten des Schweizerischen Bankvereins. Das Personal wurde von der bestehenden SBB-Organisation vorerst in die neue AG detachiert. Der definitive Übergang ist für später vorgesehen.

Bahnstromversorgung	1998	1997	Differenz 97/98
	GWh	GWh	%
Erzeugung und Bezug von Dritten	4068	3789	+ 7,4
Abgabe Traktionsenergie	1945	1702	+ 2,9
Abgabe an Dritte + Pumpenenergie	1988	1949	+ 12,9
Eigenverbrauch und Verluste	135	138	- 2,0