

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (2003)  
  
**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:** 26.12.2025

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

Neubaustrecke Bahn 2000, zwischen Langenthal und Herzogenbuchsee



Die längste Baustelle der Schweiz. Die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist ist das Kernstück der Bahn 2000: 45 Kilometer neue Bahnstrecke, 14 599 Meter Tunnel, 20 Brücken und 3 Wildquerungen. Keine Weiche, nur flotte Fahrt. Die Reisezeit Bern-Zürich beträgt noch 58 Minuten.



Ökologische Integration. Die SBB baut mit Respekt vor der Umwelt. Die Bauarbeiten berücksichtigen die Bedürfnisse der Natur und des Trinkwassers. An der Baustelle selbst wird jeweils nur über eine Länge von 100 Metern gleichzeitig gearbeitet.

Wirtschaftsfaktor Schiene. Mit jährlichen Investitionen in der Höhe von rund CHF 3 Mia. ist die SBB einer der grössten Auftraggeber in der Schweiz. Das meiste Geld flussiert in Rohmaterial und in Infrastrukturprojekte. Die SBB trägt damit massgeblich zur Förderung von Industrie und Gewerbe bei.

Mehr Ruhe bitte. Die SBB schont Menschen möglichst vor Lärm. Die neuen Schienenstränge der Bahn 2000 umfassen dicht besiedelte Gebiete. Zudem wurden 2003 weitere 21,4 Kilometer Lärmschutzwände errichtet und zahlreiche Reise- und Güterwagen mit lärmarmen Bremsgeräten ausgerüstet. Mehr Bahnkomfort und mehr Lebensqualität kommen gleichzeitig zu Fall.

12. Dezember 2004. Mit der Inbetriebnahme der Bahn 2000 am 12. Dezember 2004 beginnt eine neue Ära im Schweizer Schienenverkehr und ermöglicht eine kleine Revolution im Angebot für die Kundinnen und Kunden. Ab dem 12. Dezember 2004 kann die SBB 12 neue Zugleistungen anbieten. Verfügt damit über ein grösseres Platzangebot und sorgt für kürzere Reisezeiten. Gute Fahrt!

Kooperative Grundigentümer. Für die Kernstrecke der Bahn 2000 wurden auf 283 Hektaren Landfläche über 150 zum Teil immense Bauwerke erstellt. 653 Grundigentümer in 35 Gemeinden haben ihren Teil dazu beigetragen, dass die Bahn der Zukunft nun Gegenwart wird.



## Endspurt für Bahn 2000.

Die Division Infrastruktur erzielte 2003 ein ausgeglichenes Rechnungsergebnis – dies trotz negativer Sonderfaktoren. Das operative Geschäft richtet sich nun auf die Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 am 12. Dezember 2004 aus. Wichtige Arbeiten mit Blick auf dieses bedeutende Ereignis konnten im Berichtsjahr abgeschlossen werden.

Die Infrastruktur schloss das Geschäftsjahr 2003 nach einem Zuschuss von CHF 141 Mio. im Zusammenhang mit der Auslagerung der Immobilien in einen eigenen Geschäftsbereich (siehe Seite 8) mit einem Überschuss in der Höhe von CHF 0,3 Mio. ab. Ein direkter Vergleich zum Vorjahr ist auf Grund der Ausgliederung nur eingeschränkt möglich.

Verschiedene Einfüsse prägten das Berichtsjahr der Infrastruktur: Die Verkehrserträge gingen wegen geringerer Nachfrage um CHF 25 Mio. zurück. Sonderfaktoren, sowohl auf der Aufwand- als auch auf der Ertragsseite, belasteten die Rechnung im Ergebnis negativ mit CHF 32 Mio. Dazu gehören insbesondere eine Rückstellung für mögliche Steuerbelastungen im Zusammenhang mit dem Bundesgerichtsentscheid über die Versteuerung so genannt nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften der SBB (CHF 41 Mio., Erläuterungen dazu auf Seite 7) und die lineare Budgetkürzung des Bundes (CHF 13 Mio.). Kompensiert wurden sie durch positive operative Einflüsse, namentlich durch eine Verbesserung im Energiebereich CHF +35,5 Mio.).

Investitionen für die Wirtschaft. Mit Bruttoinvestitionen von CHF 1,675 Mia. stützte die SBB Infrastruktur im Berichtsjahr die Binnenkonjunktur massgeblich. Rund ein Drittel aller Investitionen (Bahn 2000, Lärmsanierung) wurde über zweckgebundene Mittel aus dem Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) beglichen. Die Bundesleistungen an die Infrastruktur stiegen um CHF 44 Mio. auf CHF 1,383 Mia. Die Beiträge des Bundes an den Substanzerhalt der Anlagen stiegen um CHF 49 Mio. und für den Grundbedarf um CHF 24 Mio., während jene für den Betrieb der Anlagen um CHF 29 Mio. sanken. Ein Vergleich mit dem Vorjahr wird auch dadurch erschwert, dass die SBB im Berichtsjahr die Anlagen und Darlehen der an die Mittelthurgaubahn verpachteten Bodenseelinie zurückgenommen hat.



## Gutes Jahr für die drei Netze.

**Mehr Trassenkilometer.** Die Züge absolvierten auf dem Normalspurnetz der SBB im Jahr 2003 insgesamt 138 Mio. Kilometer. Dies entspricht einer Zunahme von 1,8 % gegenüber dem Vorjahr. Die Reisezugkilometer der SBB und der SBB-Tochter Turbo legten als Folge der Eingliederung der bis Dezember 2002 von der Mittelthurgaubahn betriebenen Bodenseelinie um 2,5 % zu. Die Reisezugkilometer anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) blieben stabil. Die Trassenkilometer von SBB Cargo haben im Vorjahresvergleich um 1,9 % abgenommen. Die von anderen EVU absolvierten Trassenkilometer stiegen – allerdings auf einer wesentlich tieferen Basis – um 54 % auf 1,9 Mio.

**Stabile Energie- und Telecomnetze.** Das Energienetz der SBB arbeitete im Berichtsjahr stabil. Das neue Unterwerk «Les Tuileries» verbessert die Stromversorgung im Raum Genf. Die von Zügen auf dem SBB-Netz konsumierte Energie betrug 2080 GWh, 0,5 % mehr als im Vorjahr. Trotz des heissen Sommers und der wachsenden Anzahl klimatisierter Reisezugwagen wuchs der Energieverbrauch nicht parallel zu den gefahrenen Trassenkilometern.

**Das Telecomnetz.** der SBB verzeichnete im Berichtsjahr eine Verfügbarkeit von 99,97 %. Die SBB investiert in den kommenden Jahren rund CHF 100 Mio., um die Bahntunnels mit einem Funksystem zu versorgen. Die Umsetzung geschieht zusammen mit den drei schweizerischen Mobilfunkanbietern und weitert damit den Empfangsbereich für mobiles Telefonieren auf Tunnelstrecken aus.

Investitionen für die Wirtschaft. Mit Bruttoinvestitionen von CHF 1,675 Mia. stützte die SBB Infrastruktur im Berichtsjahr die Binnenkonjunktur massgeblich. Rund ein Drittel aller Investitionen (Bahn 2000, Lärmsanierung) wurde über zweckgebundene Mittel aus dem Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) beglichen. Die Bundesleistungen an die Infrastruktur stiegen gesamthaft um CHF 44 Mio. auf CHF 1,383 Mia.

## Pünktlich trotz Pannenserie.

19 von 20 Reisezügen erreichten im Berichtsjahr das Ziel pünktlich oder mit weniger als fünf Minuten Verspätung. Damit konnte das sehr hohe Pünktlichkeitsniveau gehalten werden. Einen klaren Rückfall verzeichnete die Qualität der Betriebsabwicklung im Herbst, als sich Pannen und Störungen besonders im Grossraum Zürich häuften. Eine im November geschaffene Taskforce setzt nun ein Massnahmenpaket um und überwacht die Entwicklung.

Im Güterverkehr betrug die Pünktlichkeit im Berichtsjahr 90,7 %. Im traditionell pünktlicheren Binnenverkehr trafen die Züge in 94,1 % der Fälle, das heisst mit einer maximalen Abweichung von 30 Minuten, am Ziel ein (Vorjahr: 93,4 %). Im Transit verkehrten knapp 70 % der Züge pünktlich. Erschwerend für die Abwicklung des internationalen Güterverkehrs war die Totalsperre des Tunnels Monte Olimpino II südlich von Chiasso, der wegen Sanierungsarbeiten als Folge eines grossen Wassereintruchs vom Herbst 2002 bis am 5. Mai 2003 gesperrt blieb. Besonders gefordert waren in dieser Situation die Betriebsfachleute des Centro d'esercizio regionale, der regionalen Betriebszentrale Bellinzona, die seit 1. April 2003 den Bahnverkehr im Tessin zentral überwacht und mehrheitlich auch steuert.



### Taktfahrplan für Güterzüge.

Der Fahrplanwechsel im Dezember verlief reibungslos. Für einmal war es nicht der Reise-, sondern der Güterverkehrsfahrplan, der grössere Änderungen erfuhr. Das neue 2-Wellen-System für die Nahzustellung der Güterwagen erforderte bedeutendere Anpassungen beim Zusammenstellen der Güterzüge in den grossen Rangierbahnhöfen. Gleis- und Sicherungsanlagen der Rangierbahnhöfe Biel und Lausanne sollen zu diesem Zweck in den kommenden Jahren erweitert und erneuert werden.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember verkehren auch die Güterzüge im Takt. Dank bahninternem Optimieren und Systematisieren konnten die Fahrplanverantwortlichen die Zahl der verfügbaren Gütertrassen auf dem Nord-Süd-Korridor um 20 Einheiten pro Tag steigern.

### Unterschiedliches Tempo bei Strategieprojekten.

Ein strategisches Ziel der Infrastruktur ist es, die Netzkapazität im Einklang mit den Wachstumsabsichten des Konzerns im Personen- und Güterverkehr zu steigern. Gleichzeitig sollen auch Dritte die Möglichkeit haben, zu gleichen Bedingungen eigene Züge auf dem SBB-Netz zu führen.

Der Ausbau der Schienenkapazität stützt sich auf mehrere Schlüsselprojekte. Der Stand der Arbeiten:

- Wichtige Fortschritte waren im Bereich von Bahn 2000 1. Etappe zu verzeichnen. In enger Abstimmung mit den Bedürfnissen der Verkehrsdivisionen investiert die Infrastruktur bis Ende 2004 CHF 5,9 Mia. in den Ausbau des Schienennetzes. Im Berichtsjahr 2003 flossen CHF 559 Mio. (Vorjahr CHF 729 Mio.) in den Bau von Bahn 2000.

2003 ging mit dem 9,4 Kilometer langen Doppelspurtunnel zwischen Zürich und Thalwil das zweitgrösste Bauwerk von Bahn 2000 1. Etappe in Betrieb. Die Kosten beliefen sich auf CHF 890 Mio. inklusive Vorinvestitionen von CHF 90 Mio. für den kommenden Vortrieb Richtung Zug als Teil der künftigen Neat-Zufahrt. Im Vorbahnhof von Zürich wurde Mitte 2003 der Ausbau der Zufahrtslinien ab Altstetten, Wiedikon und Wipkingen abgeschlossen – damit können mehr Züge gleichzeitig im Hauptbahnhof ein- und ausfahren.

Auf der 45 km langen Bahn-2000-Neubaustrecke (NBS) zwischen Mattstetten und Rothrist sind die Rohbauarbeiten an den beiden letzten Tunnels abgeschlossen. Parallel dazu schreitet der Einbau der Bahntechnik rasch voran: 285 Züge transportierten 2003 über 200 000 Tonnen Schotter, 85 000 Schwellen und über 100 km Schienen auf die längste Baustelle der Schweiz. Die Arbeiten an der Ausbaustrecke (ABS) Richtung Solothurn und an der Verbindungslinie Rothrist–Zofingen (Kriegsschleife) stehen ebenfalls kurz vor dem Abschluss. Das dritte Gleis zwischen Genf und Coppet war per Ende Jahr fast fertig gestellt und geht im Februar 2004 in Betrieb. Auf Kurs ist der Bau von drei Doppelspurinseln von insgesamt zehn Kilometern Länge zwischen Worb und Emmenmatt.

Neben den oben erwähnten grossen Bauprojekten sind im Rahmen von Bahn 2000 zahlreiche kleinere Ausbauten über das ganze SBB-Netz verteilt in Arbeit. Stellvertretend erwähnt sei hier das Anpassen der Strecke Biel–Delsberg–Basel für den Einsatz von Neigezügen. Die zahlreichen Ausbauten sind Voraussetzung für den grossen Angebotsausbau vom Dezember 2004.

- Im Berichtsjahr angelaufen ist der Aufbau des GSM-R-Funkversorgungsnetzes. Es löst die veralteten Systeme des Zug-, Rangier- und Baufunks ab und ermöglicht gleichzeitig die Datenübertragung zwischen den Stellwerken und den Fahrzeugen. Auf der NBS hat der Hersteller die Funktionstauglichkeit des Systems bei Tempo 200 verifiziert.
- GSM-R ist eine Bedingung, um ETCS, das europäische Zugsicherungssystem, aufzubauen. Mit GSM-R werden die Signaldaten statt über ortsfeste Aussensignale, per Funk direkt in den Führerstand übermittelt. Erst die Kombination von ETCS und GSM-R ermöglicht auf der NBS das Fahren mit 200 km/h bei einem 2-Minuten-Abstand zwischen zwei aufeinander folgenden Zügen. Auf Grund erster Erfahrungen mit einem ETCS-Pilotbetrieb zwischen Zofingen und Sempach-Neuenkirch hatte die SBB im Dezember 2002 entschieden, als Rückfallebene die NBS zusätzlich mit konventionellen Signalen auszurüsten und damit eine reduzierte Maximalgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern in Kauf zu nehmen. Obwohl der Pilotbetrieb im Verlauf des Jahres 2003 den Vergleich mit einer signaltechnisch konventionell ausgerüsteten Strecke nicht mehr zu scheuen brauchte, bleibt die SBB beim



Entscheid, zum Start von Bahn 2000 im Dezember 2004 nicht auf ETCS zu setzen. Die SBB rechnet damit, dass ETCS den nötigen Reifegrad für den kommerziellen Einsatz auf der NBS bis 2006 erreicht.

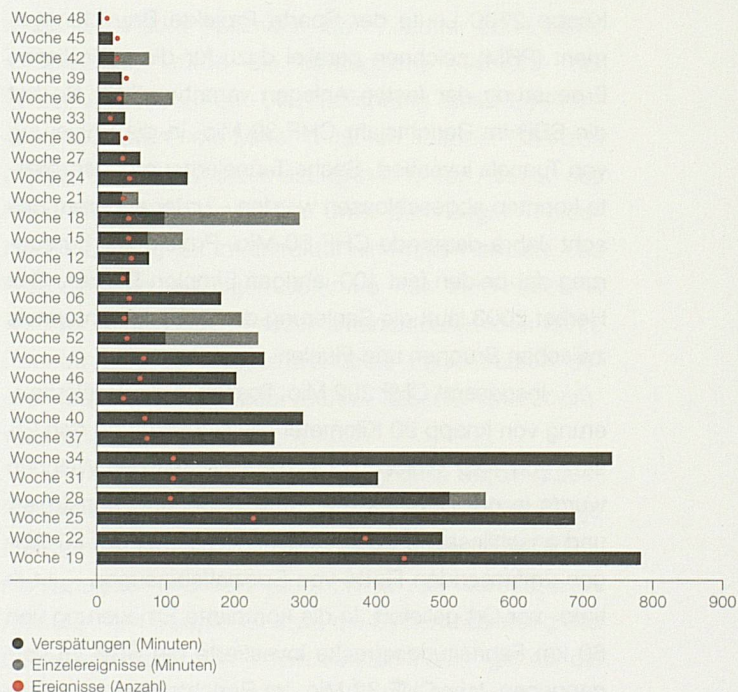
- Unter dem Begriff ATR (Automatisation Télécommande Réseau) schreitet die Automatisierung des Netzes voran. Im Jahr 2003 hat die SBB 28 Bahnhöfe mit Systemen zur Vollfernsteuerung der Weichen und Signale ab einer Zentrale ausgerüstet. Das bis anhin vor Ort für die Betriebsführung verantwortliche Personal hat mit der Umstellung entweder in das entsprechende Fernsteuerzentrum gewechselt oder rein kommerzielle Aufgaben übernommen. Grösstes laufendes Projekt ist die bis 2005 andauernde Automatisierung der Strecke von Gümligen nach Malters. Die gesamte Investitionssumme in die Fernsteuerung der 28 Bahnhöfe beträgt insgesamt rund CHF 170 Mio.
- Als fünftes strategisches Projekt soll der gesamte Bahnbetrieb künftig ab einer Betriebszentrale in Olten und vier regionalen Betriebszentralen geführt werden. Das Rail Control Center (RCC) schafft dank kurzen Kommunikationswegen die Voraussetzung, um den immer dichteren Zugverkehr auf dem SBB-Netz noch effizienter zu lenken. Für das definitive «Go» sind noch intensive Abklärungen in den Bereichen Störungsmanagement und Personalausstattung notwendig. Die Automatisierung des Netzes ist die Grundvoraussetzung für die Realisation von RCC.

#### CHF 946 Mio. in Unterhalt und Erneuerung des Netzes.

Die SBB investierte 2003 CHF 946 Mio. (ohne FinöV) in den Unterhalt und die Erneuerung des Schienennetzes. Kantone und Gemeinden steuerten zusätzlich CHF 146 Mio. bei, dies vor allem für zusätzliche Haltestellen und Perronunterführungen.

#### Pünktlichkeitsentwicklung.

Ereignisse pro Woche ETCS-Pilotstrecke Zofingen–Sempach–Neuenkirch 2002/2003



Vorbeugen und reagieren. Ziel ist es, eine möglichst hohe Verfügbarkeit der Stellwerk-, Signal-, Fahrleitungs-, Starkstrom-, Informations- und Telecommanlagen sicherzustellen. Auch Weichen, Gleise, Fahrleitungen, Perronanlagen und die zahlreichen Kunstbauten wie Brücken und Tunnels erfordern regelmässige Kontrollen und eine periodische Erneuerung.

Der heisse Sommer beanspruchte die Bahnanlagen übermässig. Ein Team von 1800 Leuten sorgt bei der SBB dafür, dass die Anlagen verfügbar und die Sicherheit gewährleistet bleibt. Neben periodischen Kontrollen der festen Anlagen stellt eine schweizweite Pikettorganisation sicher, dass Defekte rasch behoben werden. Zwei grössere Störungen im Raum Zürich – ein Kabelbrand im Flughafen-Tunnel und ein kompletter Stromausfall im Hauptbahnhof – hatten grosse Auswirkungen für die Reisenden. Nach Entgleisungen in Brugg, Sursee und Zürich Oerlikon galt es, die Anlagen innert weniger Stunden zu reparieren. Unterhalt und Betrieb der festen Anlagen der Bodenseelinie der ehemaligen Mittelthurgaubahn ging auf Jahresbeginn in die Verantwortung der SBB über.



### 90 Kilometer Gleis komplett saniert.

Knapp 2700 Leute der Sparte Projekte Bau Management (PBM) zeichnen parallel dazu für die periodische Erneuerung der festen Anlagen verantwortlich. So hat die SBB im Berichtsjahr CHF 39 Mio. in die Sanierung von Tunnels investiert. Sechs Tunnelerneuerungsprojekte konnten abgeschlossen werden – unter anderem das acht Jahre dauernde CHF 60-Mio.-Projekt zur Erneuerung der beiden fast 100-jährigen Simplon-Röhren. Seit Herbst 2003 läuft die Sanierung der sieben Axentunnels zwischen Brunnen und Flüelen.

Insgesamt CHF 292 Mio. flossen in die Totalerneuerung von knapp 90 Kilometer Gleisstrecke und den Ersatz von 429 Weichen. Der grösste Teil der Weichen wurde in der Betriebswerkstätte Hägendorf konstruiert und anschliessend quasi «steckerfertig» mit der 20 Wagen umfassenden Flotte von Spezialfahrzeugen «just in time» vor Ort geliefert. In die komplette Erneuerung von 60 km Fahrleitungsstrecke investierte die SBB im vergangenen Jahr CHF 32 Mio. Im Berichtsjahr konnte die SBB die Zahl der unbewachten Bahnübergänge um 75 auf insgesamt 561 reduzieren.

### 130 Regionalbahnhöfe neu gestaltet.

In den vergangenen 18 Monaten hat die SBB 130 kleinere und mittelgrosse Bahnhöfe kundenfreundlich neu gestaltet. Das unter dem Konzept «Facelifting Stationen» laufende Sanierungsprogramm sieht vor, sämtliche 620 Regionalbahnhöfe zu erneuern. Bis anhin wurden rund CHF 100 Mio. investiert. Auf Grund des Sparprogramms des Bundes verzögert sich die bis Ende 2006 geplante Umsetzung des Programms um mehrere Jahre. 2004 werden rund 40, in der Folge etwa 30 Regionalbahnhöfe jährlich erneuert.

Bei den auslaufenden Projekten sticht im Berichtsjahr die Modernisierung von sechs Bahnhöfen hervor:

- Der Bahnhof Romanshorn wurde bei einem Investitionsvolumen von CHF 52 Mio. komplett renoviert. Neben hohen Perrons und einer modernen Sicherungsanlage erhielt der Bahnhof eine Personenunterführung. Richtung Egnach verfügt die Strecke auf einer Länge von 1,5 km neu über eine Doppelspur, die den Bahnbetrieb beschleunigt.
- Der Bahnhof Brugg erhielt ebenfalls eine neue Sicherungsanlage; die Perrons wurden auf die bequeme Einstiegshöhe von 55 cm über den Schienen angehoben. Die Arbeiten an den Gleisen werden im April 2004 abgeschlossen; sie sind gesamthaft mit knapp CHF 43 Mio. budgetiert.
- Ein durch eine Unterführung erschlossener Mittelperron erleichtert seit April 2003 in Emmenbrücke das Ein- und Aussteigen.
- Auch der Bahnhof Cadenazzo verfügt seit November 2003 über einen Mittelperron, dank dem die Reisenden nicht mehr über die Gleise schreiten müssen, um zum Zug zu gelangen. Im gleichen Schritt wurden auch die Sicherungsanlage erneuert und die Gleisgeometrie verbessert. Die Investitionen in Cadenazzo beliefen sich auf rund CHF 24 Mio.
- In Delémont investierte die SBB rund CHF 27 Mio. in die Modernisierung des Bahnhofgebäudes. Die Arbeiten umfassen ebenfalls die Sanierung der Perrons und eine moderne Sicherungsanlage.
- Noch nicht abgeschlossen sind die Arbeiten bei der gemeinsam mit der Rhätischen Bahn und der Stadt vorangetriebenen Modernisierung des Bahnhofs Chur. In einem ersten Schritt ging Ende Mai 2003 eine neue Personenunterführung in Betrieb.



### **Modernes Sicherungssystem für die Seetal- und die Brünigstrecke.**

Nach dem Übergang zum tramähnlichen Betrieb im Seetal im Dezember 2002 geht es in einem zweiten Schritt um die Sanierung der zahlreichen Niveauübergänge auf dieser Linie. Die Sicherungs- und Montagearbeiten führt die SBB im Auftrag der Kantone Aargau und Luzern aus.

Auf der einzigen Schmalspurlinie der SBB, der Brünigbahn, wurden in den vergangenen beiden Jahren sämtliche Schalterstellwerke durch elektronische Anlagen ersetzt. Nach Investitionen von CHF 23 Mio. lässt sich die gesamte Strecke ab Meiringen überwachen und fernsteuern. Ein parallel dazu installiertes Zugsicherungssystem erhöht die Betriebssicherheit.

Im Januar 2003 hat die SBB im Auftrag des Kantons mit dem Bau von sechs Haltestellen für die Stadtbahn Zug begonnen.

### **Strikte Prozessstruktur.**

Die Division Infrastruktur arbeitet seit 1. Januar 2003 mit einer strikten Prozessstruktur. Die Sparte Verkauf und Kapazitätsmanagement (VKM) ist für die Beziehungen zu den Nutzern des Bahnnetzes verantwortlich, setzt deren Wünsche und Vorstellungen in einen Fahrplan um, versorgt das Netz mit Energie und führt den Betrieb mit täglich 7000 Zügen.

Die Sparte Assetmanagement (ASM) stellt sicher, dass die festen Anlagen gut funktionieren, und definiert die Sanierungs- und Erneuerungsprogramme für das gesamte Netz.

Als dritte Sparte setzt Projekte Bau Management (PBM) im Auftrag von ASM als Baufirma innerhalb der SBB die entsprechenden Programme um. Der Bereich Baulogistik und Einkauf ist ebenfalls bei PBM angesiedelt. Per 1. November wurden die technischen Bereiche der Infrastruktur (Telecom, Informatik, ETCS) bei TIM (Technologie und Innovationsmanagement) zusammengefasst.

Wechsel in der Führung. Der Personalbestand der Division betrug im Jahresmittel 9478 Vollzeitbeschäftigte, 793 weniger als im Vorjahr (nach Ausgliederung der Immobilien). Pierre-Alain Urech hat die SBB nach über acht Jahren an der Spitze der Infrastruktur per Ende 2003 verlassen.

### **Die strategischen Schwerpunkte.**

Unter Hans-Jürg Spillmann, ab 1. Januar 2004 Leiter Infrastruktur, wurde die strategische Richtung der Infrastruktur überprüft. Die Zielrichtung bleibt unverändert, auch wenn die Mittel in Jahren knapper Finanzen stärker in die Substanzerhaltung statt in den Ausbau des Bahnnetzes fliessen werden. Unter dem Begriff «Forza» hat die Leitung der Infrastruktur ein Projekt lanciert, das Möglichkeiten aufzeigen soll, wie das SBB-Netz mit weniger Mitteln noch besser unterhalten werden kann. Priorität genießt das einwandfreie Funktionieren der drei Netze der Infrastruktur (Bahn-, Telecom- und Stromversorgungsnetz).

In neue Anlagen investiert wird dort, wo die grössten Infrastrukturkunden Personenverkehr und SBB Cargo Marktpotenzial ermitteln. Die Suche nach mehr Schienenkapazität orientiert sich primär an verbesserten Abläufen. Ein Beispiel ist etwa die Systematisierung des Güterzugfahrplans. In einem zweiten Schritt gilt es, die Möglichkeiten des technischen Fortschritts konsequent zu nutzen. Erst wenn die Leistungsfähigkeit bestimmter Netzteile – in der Regel sind es die Grossagglomerationen und die Transitachsen, in welchen auf dem Schienennetz Fern-, Güter- und S-Bahnzüge parallel verkehren – komplett erschöpft ist und keine Verbesserungen über Prozesse und Elektronik mehr möglich sind, favorisiert die SBB den Ausbau der Bahninfrastruktur. Beispiele dafür sind die neue Durchmesserlinie Zürich sowie die Strecken Genf-Eaux-Vives-Annemasse und Mendrisio-Stabio-Arcisate, deren Projektierung bereits weit fortgeschritten ist, die Finanzierung durch den Bund aber noch geklärt werden muss.