



03.04.2003 - 14:05 Uhr

**PD: Standbericht Nr. 14 des BAV von NAD zur Kenntnis genommen**

(ots) - Haupttraktandum der zweiten ordentlichen Tagung der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) war der Standbericht Nr. 14 des Bundesamtes für Verkehr. Die finanziellen und terminlichen Folgen der geologischen Situation auf der Baustelle in Faido sind beunruhigend, aber weniger schwerwiegend als in den Medien dargestellt. Der Entscheid über den Einbau einer Rückfallebene bei der Führerstandsinalisierung ETCS Level 2 im Lötschberg-Basistunnel muss bald gefällt werden.

Haupttraktandum der Sitzung war der Standbericht Nr. 14 (1. Juli 31. Dezember 2002) des Bundesamtes für Verkehr (BAV), der alle wesentlichen Aspekte dieser grossen Tunnelprojekte abhandelt. Die Neat-Aufsichtsdelegation nahm den Bericht zur Kenntnis. Entlastungsprogramm zur Sanierung des Bundeshaushaltes Die Neat-Aufsichtsdelegation vertritt weiterhin die Auffassung, dass die im Rahmen des Entlastungsprogrammes vorgesehene Reduktion der LSVA-Einnahmen in den Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte um 10% eine Scheineinsparung darstellt. Sie weist darauf hin, dass je schneller die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene gelingt, je eher die volle LSVA erhoben werden kann. Zudem kosten die Bauwerke umso mehr, je länger an ihnen gebaut werden muss. Geologische Situation auf der Baustelle Faido Ein Vertreter der ATG orientierte die NAD über die Situation auf der ATG-Baustelle Faido, wo die Felsverhältnisse (geologische Störzonen) zusätzliche Sicherungsmassnahmen erfordern, die technisch machbar sind. Zurzeit werden die notwendigen Abklärungen vorgenommen, die bis zum Sommer Klarheit schaffen, ob grössere Projektanpassungen vorgenommen werden sollen. Bereits jetzt ist klar, dass die in den Medien herum gebotenen Mehrkosten von bis zu 200 Millionen Franken und Terminverzögerungen von bis zu zwei Jahren jeder sachlichen Grundlage entbehren. Die genauen Kosten und der Einfluss auf den Terminplan sind gemäss heutigem Wissensstand klar weniger schwerwiegend, können aber erst nach Abschluss aller Abklärungen genau bestimmt werden. Die NAD wird dazu im Herbst einen detaillierten Bericht erhalten. Führerstandsinalisierung ETCS Level 2 Die Vertreter des BAV, der BLS AT und der SBB erläuterten der NAD die Situation betreffend der Führerstandsinalisierung ETCS Level 2. Diese soll dereinst auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist und in den neuen Alpentunneln eingesetzt werden. Nur dank diesem System können die hohen Geschwindigkeiten gefahren werden. Da das System neu ist, muss es erprobt werden, damit seine Funktionszuverlässigkeit garantiert werden kann. Hier zeigten sich gewisse Probleme der Stabilität. Um sicherzustellen, dass nach der Eröffnung der Neubaustrecke der Betrieb tatsächlich aufgenommen werden kann, entschlossen sich die SBB, eine Rückfallebene mit konventioneller Signalisation zu bauen. Die Frage, ob es auch für den Lötschberg-Basistunnel eine Rückfallebene mit einem konventionellen System neben dem bereits beschlossenen ETCS Level 2-System braucht, muss bald getroffen werden, damit der Lötschberg-Basistunnel termingerecht eröffnet werden kann. Die Neat-Aufsichtsdelegation verlangt vom BAV und von der BLS AT, diesen Entscheid so bald wie möglich zu treffen, damit der Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels keinesfalls gefährdet wird. Sie wird sich an der nächsten Tagung im Mai erneut mit der Frage beschäftigen. Bedauern über Streichung der Multimedia-Neatdokumentation 2003-2015 durch den Bundesrat Die NAD nahm mit Bedauern zur Kenntnis, dass der Bundesrat aufgrund der schlechten Finanzlage des Bundes das Vorhaben einer multimedialen Neat-Dokumentation gestrichen hat. Sie ist der Auffassung, dass ein

solches Jahrhundertbauwerk angemessen dokumentiert werden muss. Die Neat-Aufsichtsdelegation hat beschlossen, den Bundesrat in einem Brief um eine Wiedererwägung seiner Entscheidung zu bitten. Senkungen bei St. German Der Vorsitzende der Geschäftsleitung der BLS AT informierte die NAD über die Situation bei St. German, wo es zu Senkungen gekommen war, die Schäden an Gebäuden verursacht haben. Es ist zu keinen neuen Senkungen gekommen. Die BLS AT lässt das Gebiet aber weiterhin überwachen. Sie konnte mittlerweile auch die Entschädigungsfragen mit den Betroffenen regeln. Die Neat-Aufsichtsdelegation tagte am 2. April 2003 unter dem Vorsitz von Ständerat Simon Epiney (CVP/VS) in Anwesenheit von Vertretern des Bundesamtes für Verkehr (BAV), der Eidg. Finanzkontrolle (EFK), eines Vertreters der Eidg. Finanzverwaltung (EFV) sowie in zeitweiser Anwesenheit der Verwaltungsratspräsidenten und der Vorsitzenden der Geschäftsleitungen der ATG und BLS AT sowie des Direktors Infrastruktur der SBB AG in Bern.

Bern, 3. April 2003 Parlamentsdienste

Auskünfte:

Ständerat Simon Epiney (Präsident): 027/455 78 40

Nationalrat Andrea Hämmerle (Vizepräsident): 081/655 16 30

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100003711/100461690> abgerufen werden.