



26.11.2003 - 16:53 Uhr

**PD: NAD nimmt Beschlüsse der KVF-S zur Neat zur Kenntnis**

(ots) - Die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) nahm an ihrer 6. ordentlichen Tagung vom 25./26. November 2003 von den Beschlüssen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) zur Botschaft über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der Neat Kenntnis. Der Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FEG) weist in den Jahren 2007 und 2008 noch einen GAP zur Bevorschussungslimite von 77 Millionen Franken auf. Die Auswirkungen der geologischen Störzonen auf den Neat-Baustellen in Bodio und Faido auf die Kosten und Termine sind jetzt klarer. Die NAD liess sich ferner über die Arbeiten der Wettbewerbskommission (WEKO) über im Raume stehende Vermutungen betreffend Preisabsprachen bei Zement und den Entscheid in Bezug auf die Einführung des Zugsicherungssystems ETCS Level 2 im Lötschberg-Basistunnel informieren.

Zusatzkredit und teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der 2. Phase der Neat 1 und Stand im Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte (FEG)

Die NAD hat davon Kenntnis genommen, dass die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) die Botschaft des Bundesrates zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der 2. Phase der Neat 1 (03.058 sn) im Prinzip gutgeheissen und gleichzeitig vom Bundesrat eine Gesamtüberprüfung aller FinöV-Projekte im Sinne einer Prioritätenliste sowie eine umfassende Darstellung der langfristigen Folgekosten dieser Bauwerke verlangt hat. Für die für die Oberaufsicht über die Einhaltung der Kosten und Termine zuständige Neat-Aufsichtsdelegation sind die Frage der Streckenführung im Kanton Uri sowie diejenige des Baus von zwei Einspurröhren am Ceneri, der zu Mehrkosten von rund 640 Millionen Franken führt, von besonderem Interesse. Der Präsident der KVF-S, der diese gleichzeitig in der NAD vertritt, erläuterte der Delegation die Überlegungen und Beschlüsse der Kommission. Die neueste Simulation des Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte (FEG) zeigt auf, dass der GAP zwischen den möglichen Vorschüssen an den Fonds und der nominalen Bevorschussungslimite in den Jahren 2007 / 2008 noch 77 Millionen Franken betragen wird. In dieser Simulation sind die den FinöV-Fonds betreffenden Vorschläge des Bundesrates zum Entlastungsprogramm 2003 (03.047 sn) enthalten. Die neueste Simulation macht klar, dass die Bevorschussungslimite eingehalten wird, aber kein grosser Spielraum mehr besteht, wenn der bis anhin verfolgte Realisierungsplan der Neat beibehalten werden soll.

Fragen der Wirtschaftlichkeit und der Kompensationsmöglichkeiten

In der Öffentlichkeit und im Parlament wurde in letzter Zeit vermehrt die Frage der Wirtschaftlichkeit des Neat-Projektes diskutiert und zum Teil in Frage gestellt. Die Vertreter des Bundesamtes für Verkehr (BAV) wiesen hierzu darauf hin, dass die Rentabilität von zahlreichen Parametern wie beispielsweise von politischen insbesondere verkehrspolitischen Entscheidungen in der Schweiz und in den Nachbarländern, der konjunkturellen Lage oder dem Preisverhältnis zwischen Strasse und Schiene abhängt. Eine Prognose über die betriebswirtschaftliche Rentabilität ist nur schwer möglich, da viele dieser Parameter entweder (noch) nicht bekannt sind oder sich bis zur Vollendung des Bauwerkes noch ändern können. Auch danach wird die Rentabilität von verschiedenen Parametern abhängen. Die Delegation diskutierte wie schon oft in den letzten Jahren die Frage der möglichen Einsparungen durch

Kompensationen. Art. 2 Abs. 3 der Verordnung über den Bau der schweizerischen Eisenbahn- Alpentransversale (Alpentransit-Verordnung; AtraV; SR 742.104.41) verlangt, dass die Ersteller zur Vorlage von Kompensationsmassnahmen an das Bundesamt für Verkehr verpflichtet sind, wenn absehbar ist, dass Objektkredite nicht eingehalten werden können. In Bezug auf die möglichen Kompensationen sind verschiedene Ebenen bzw. Stufen zu beachten, bei denen auch die Entscheidungsträger (von BAV bis Parlament) ändern können. Kompensationen sind auf der untersten Stufe möglich durch Änderungen an einem einzelnen Projekt. Auf einer zweiten Ebene sind Kompensationen im Bereich einzelner grösserer Werke denkbar. Auf einer dritten Stufe sind Änderungen an den bisher geltenden Bau- oder Sicherheitsstandards oder der Zeitdauer, für die das Werk gebaut werden soll, möglich. Auf einer obersten vierten Ebene stellt sich dann die politische Frage, ob auf eines oder mehrere ganze Werke verzichtet werden soll. Die Neat- Aufsichtsdelegation nahm aufgrund von Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis, dass die sinnvollen und im Rahmen des bestellten Projektes vertretbaren Kompensationsmöglichkeiten genutzt werden. Die NAD verlangt weiterhin von den Ersteller-gesellschaften die Nutzung aller sinnvoll möglichen Kompensationen, warnt aber gleichzeitig vor falschen Sparmassnahmen im heutigen Zeitpunkt, die in langfristiger Perspekti-ve insgesamt unter dem Strich teurer ausfallen könnten (z.B. höherer Unterhaltsaufwand verursacht durch billigere Bauweise), und von Lastenverschiebungen auf die nachkommenden Generationen.

#### Kosten und Termine auf den Baustellen Bodio und Faido

Auf den Neat-Baustellen von Bodio und Faido sind seit einiger Zeit geologische Störzo-nen zu durchörtern, die zu Verzögerungen und Mehrkosten führen. Die NAD lässt sich regelmässig von den Vertretern der Erstellergesellschaft ATG über die neueste Situation und die getroffenen Massnahmen orientieren. Auf der Multifunktionsstelle Faido ergaben geologische Bohrungen, dass im Bereich der Neuordnung der Tunnelverzweigung süd-lich der Querkaverne die geologischen Verhältnisse nicht von Störzonen durchquert wer-den. Die Mehrkosten infolge dieser nicht vorhersehbaren Störzone auf der Baustelle Fai-do betragen rund 100 Millionen Franken. Auf der Baustelle Bodio sind die Bereinigungen der kosten- und zeitmässigen Folgen aus der Querung der Störung mit den Unterneh-mern erfolgt. Der aktuelle Rückstand in der Oströhre beträgt rund 230 Arbeitstage. Die Bauzeit verlängert sich nach heutigem Wissensstand bezogen auf das Gesamtprogramm um 1 Jahr. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass auf beiden Baustellen ein Teil des Rückstandes aufgeholt werden kann. Auf den ganzen Gotthard bezogen betragen die geologisch bedingten Mehrkosten rund 70 Millionen Franken oder rund 1 Prozent der Bausumme. Vorwurf von Preisabsprachen im Bereich des Zementes und ETCS Level 2 Die Neat-Aufsichtsdelegation befasst sich bereits seit mehreren Sitzungen mit der im Raume stehenden Vermutung, dass es im Bereich des Zementes zu Preisabsprachen gekommen sei. Ein Vertreter der Wettbewerbskommission orientierte die Delegation da-hingehend, dass die Untersuchung einer möglichen Preisabsprache im geltenden Recht sehr aufwändig ist und längere Zeit benötigt. Die NAD wird diese Frage dennoch weiter-verfolgen.

Die NAD wurde von Vertretern des Bundesamtes für Verkehr, der Erstellergesellschaft BLS AT, des Projektleiters SBB AG sowie des Betreibers BLS AG über den Stand der Projektierung des Systems ETCS Level 2 im Lötschberg-Basistunnel informiert. Die NAD ist besorgt über die terminlichen Risiken, die mit dem System verbunden sind. Sie lässt sich weiter über den Fortgang des Projektes informieren. Die Neat-Aufsichtsdelegation tagte am 25./26. November 2003 unter dem Vorsitz von Ständerat Simon Epiney (CVP/VS) in Bern. An der Sitzung nahmen u.a. der Direktor so-wie weitere Vertreter des Bundesamtes für Verkehr (BAV), der Direktor der Eidg. Finanzkontrolle (EFK), ein Vertreter der Eidg. Finanzverwaltung (EFV), der Vorsitzende der Ge-schäftsleitung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie die Verwaltungsratsprä-sidenten und Vorsitzenden der

Geschäftsleitungen der Erstellergesellschaften BLS AT und ATG teil.

Bern, 26. November 2003 Parlamentsdienste

Auskünfte:

Ständerat Simon Epiney (Präsident): 027 455 78 40

Nationalrat Andrea Hämmerle (Vizepräsident) 081 655 19 68

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100003711/100469433> abgerufen werden.