

25.05.2005 - 16:20 Uhr

## Finanzierung der ETCS-Umrüstung von Güterzugslokomotiven

Bern (ots) -

Die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels (LBT) im Dezember 2007 ist für das UVEK prioritär. Dieses Ziel ist erreichbar, allerdings ist ein Effort nötig. Als zeitkritisch gilt die Bereitstellung einer genügenden Anzahl von Güterverkehrslokomotiven mit ETCS-Ausrüstung. Unter der Leitung des UVEK haben sich das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Bahnunternehmen SBB und BLS über deren Finanzierung geeinigt.

ETCS-taugliche Lokomotiven sind unabdingbar, um zuerst die notwendige Anzahl Fahrten im Rahmen des reduzierten Betriebs durchführen zu können (rund 10'000 Testfahrten). Anschliessend werden sie für den Vollbetrieb ab Dezember 2007 benötigt.

Prioritätensetzung

Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des LBT haben die drei Eisenbahn-Verkehrsunternehmen SBB Cargo, BLS Cargo und Railion[1] beim BAV Gesuche für die Finanzierung der Umrüstung von Lokomotiven gestellt. Weil die Gesuche die verfügbaren Mittel (Rest des Sonderkredits von 130 Mio. Fr. zur Fahrzeugumrüstung mit ETCS aus dem Jahr 2002) übersteigen, konnten sie nicht vollumfänglich bewilligt werden.

Oberste Priorität hat die volle kommerzielle Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels ab Dezember 2007. Dafür sind ab Mai 2007 rund 10000 Testfahrten mit kommerziellen Güterzügen notwendig.

Unter der Leitung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist zwischen dem BAV und den Güterverkehrsbahnen SBB Cargo und BLS Cargo eine gemeinsame Lösung gefunden worden. Sie erlaubt es, mit den zur Verfügung stehenden 72,4 Millionen Franken rund 115 Lokomotiven umzurüsten. Damit können die Testfahrten im LBT-Basistunnel und später der Verkehr über die Neubaustrecke Mattstetten Rothrist und über die Lötschbergachse bewältigt werden. Auch wird eine Wettbewerbsverzerrung zwischen den Güterbahnen verhindert.

ETCS: Europäisches Zugssicherungssystem der Zukunft

Das europaweit harmonisierte Zugssicherungssystem ETCS (European Train Control System) ist mittel- und längerfristig von grosser Bedeutung für eine Leistungssteigerung des Bahnnetzes (Kapazität, Geschwindigkeit), das Gewährleisten der Sicherheit trotz Leistungssteigerung und die Interoperabilität. Dieses High-Tech-System ist eine Voraussetzung um bei künftigen Leistungssteigerungen wesentlich teurere Infrastrukturausbauten zu vermeiden.

Europaweit werden neue Bahnstrecken mit ETCS ausgerüstet, was später ein durchgehendes Befahren von Güter- und Personenverkehrskorridoren (z.B. Rotterdam Deutschland Schweiz Italien) vereinfachen und damit die Konkurrenzfähigkeit der Schiene erhöhen wird. Zurzeit sind europaweit rund 20 Projekte mit einer Streckenlänge von schätzungsweise 3500 Kilometern im Bau oder teilweise im Betrieb. Die EU-Kommission setzt auf den europäischen Transitkorridoren voll auf ETCS als interoperables System der Zukunft.

## Systemführer SBB Infrastruktur

ETCS ist ein sehr komplexes System. Für die Einführung von ETCS in der Schweiz ist Ende 2004 in Übereinstimmung aller Beteiligten die SBB Infrastruktur von als Systemführerin bestimmt worden. Die SBB ist bereit, ihre Aufgaben betreffend Systemführerschaft unter der direkten Leitung von Infrastrukturchef Hansjörg Hess voll und diskriminierungsfrei wahrzunehmen. Auch die BLS und die BLS AlpTransit stehen hinter dieser Systemführerschaft. Beides trägt dazu bei, dass das Risiko der nicht rechtzeitigen Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnel vermindert werden kann.

[1] Railion, die Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn AG, kooperiert in der Schweiz mit BLS Cargo, an der sie mit 20% beteiligt ist.

Bern, 25. Mai 2005  
Bundesamt für Verkehr

Auskünfte:  
Bundesamt für Verkehr, Politik und Kommunikation, 031 322 36 43

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100001260/100490739> abgerufen werden.