

# Das grosse Warten in Erstfeld

Autor(en): **Zbinden, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Gotthard-Basistunnel. Uri**

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 2

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419263>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# Das grosse Warten in Erstfeld

**Am 11. September 2006 hiess die eidgenössische Rekurskommission für das öffentliche Beschaffungswesen zum zweiten Mal die Beschwerde eines Bewerbers gegen die Vergabe des Tunnelbauloses Erstfeld gut. Dies führt zu weiteren Verzögerungen beim Bau des Gotthard-Basistunnels. Dazu ein Gespräch mit ATG-Chef Peter Zbinden.**

2

*Zweimal hat die Rekursinstanz die Vergabe des NEAT-Loses Erstfeld an die Murer-Strabag aufgehoben. Sind Sie enttäuscht?*

Ja, natürlich! Denn damit können wir die Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene nicht wie vorgesehen realisieren, und die Anwohner an den Transitachsen werden dadurch länger mit Lärm und Abgasen belastet.

*Der Vorwurf steht im Raum, die AlpTransit Gotthard AG sei bei der Vergabe «dilettantisch» vorgegangen.*

Diesen Vorwurf weise ich in aller Form zurück. Alle Vergaben der bisherigen Tunnelbaulose haben wir durch die eidgenössische Finanzkontrolle, das Bundesamt für Verkehr und die Revisionsstelle der SBB überprüfen lassen. Es wird uns dabei Korrektheit und ein professionelles Vorgehen attestiert.

*Warum hat Murer-Strabag den Auftrag zweimal erhalten?*

Nach den publizierten Zuschlagskriterien, die gemäss dem Bundesgesetz für das öffentliche Beschaffungswesen vor der Offerteingabe festzulegen sind, hat die Murer-Strabag das tiefste Angebot offeriert. Selbst, wenn dies wie in diesem Fall nur 0,6 % billiger ist als dasjenige der Marti AG, ist es eben um 2,6 Millionen Schweizer Franken billiger.

*Die Marti AG ihrerseits behauptet immer, sie sei bei der Vergabe «systematisch benachteiligt» worden. Trifft das zu?*

Dies trifft nicht zu. An Marti ergingen bis heute direkt oder indirekt Aufträge von rund 330 Millionen Schweizer Franken. Dies allein an der Gotthard-Achse.

*Wie geht es nun weiter?*

Die AlpTransit Gotthard AG hat entsprechend den Erwägungen der Rekurskommission die Offerten nochmals zu prüfen und dann eine dritte Vergabe vorzunehmen. Dieser Vergabeentscheid ist jedoch wiederum rekursfähig. Weil die Gesetzeslage ab Anfang 2007 aber ändert, würde ein allfälliger Rekurs nicht mehr durch die Rekurskommission, sondern durch das Bundesverwaltungsgericht beurteilt. Dessen Entscheid kann dann unter bestimmten Voraussetzungen sogar an das Bundesgericht weiter gezogen werden.

*Das Ganze dauert also noch seine Zeit. Das kostet Zeit und Geld?*

Diese Situation hat bis heute rund 30 Millionen Schweizer Franken gekostet. Pro Monat kommen weitere 3 Millionen dazu. Zudem wird der Gotthard-Basistunnel dadurch mit Sicherheit später als 2016 in Betrieb genommen werden können. Selbstverständlich prüfen wir alle Möglichkeiten, um Kosten zu sparen und die Verspätung zu minimieren.

*ATG-Chef Peter Zbinden*







Auch wenn die eigentlichen Vortriebsarbeiten noch nicht begonnen haben, wird auf der NEAT-Baustelle Erstfeld gearbeitet. Im Mittelpunkt der Arbeiten steht zurzeit der Bau der neuen Kantonsstrassen-Unterführung. Die erste Etappe der Brückenplatte ist betoniert. Das Versickerungsbecken für die Entwässerung ist in Betrieb gegangen. Das Abwasser der Kantonsstrasse wird bereits in das neue Becken geleitet.

Der Bau der Bahnverladeanlage schreitet wie geplant voran. Das lange Förderband von der Verladeanlage über die Kantonsstrasse zur so genannten Siebstation befindet sich in der Ausführung. Im Zwischenlager Chalchhofen wurden bereits rund 80 000 Tonnen Schüttmaterial deponiert. Beim Materialzwischenlager Rynächt wurde mit dem Abhumusieren begonnen.

Auch die Arbeiten bei der Renaturierung des Walenbrunnen laufen auf Hochtouren. Es entsteht ein naturnaher Wasserlauf. Im Frühling 2007 wird der neue Uferverlauf begrünt. Die neue Brücke obere Schachengasse ist für den Verkehr freigegeben worden. Im Zusammenhang mit den Vorbereitungsarbeiten für die Dammbauarbeiten im Rynächt entstehen entlang der oberen Schachengasse die ersten Baupisten. Diverse Depots für die Zwischenlagerung von Humus wurden eingerichtet und werden bereits beschickt.

