

Zusammenfassung zum Bericht

der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte zuhanden der Finanzkommissionen, der Geschäftsprüfungskommissionen und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen betreffend Oberaufsicht über den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) im Jahr 2005

vom 8. Mai 2006

Sehr geehrte Herren Präsidenten
Sehr geehrte Damen und Herren

wir haben die Ehre, Ihnen gestützt auf Artikel 20 Absatz 5 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss, SR 742.104) den Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte über ihre Tätigkeit im Jahr 2005 zu unterbreiten und bitten Sie, ihn zur Kenntnis zu nehmen.

Der Bericht gibt Auskunft über die wichtigsten Untersuchungen, Feststellungen und Schlussfolgerungen der Delegation sowie deren Empfehlungen an den Bundesrat und Ihre Kommissionen.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

8. Mai 2006

Im Namen der NEAT-Aufsichtsdelegation
der eidgenössischen Räte

Der Präsident: Otto Laubacher, Nationalrat
Der Vizepräsident: Hansruedi Stadler, Ständerat

Zusammenfassung

Aufsicht über die NEAT: Zuständigkeit des Bundesrats

Bundesrat und Parlament haben die Aufgabe, den vom Volk im Jahr 1998 erteilten Auftrag zum Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) umzusetzen.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation beurteilt im Rahmen ihrer Oberaufsicht, ob der Bundesrat seine Aufsichtsfunktion im Bereich der NEAT wahrnimmt. Die Oberaufsicht durch die Delegation ist selektiv und setzt Schwerpunkte, die Aufsicht durch den Bundesrat ist hingegen umfassend und abschliessend.

Der NEAT-Aufsichtsdelegation stehen keine Entscheid- oder Weisungsbefugnisse zu. Sie kann unter anderem Beanstandungen und Empfehlungen direkt an den Bundesrat richten. Mit Empfehlungen und Beanstandungen übernimmt sie keine Verantwortung für Entscheide und die unmittelbare Aufsicht des Bundesrates über Verwaltung und Dritte. Die unmittelbare Aufsicht und die Weisungsgewalt bleiben ausschliesslich beim Bundesrat.

Die Empfehlungen der NEAT-Aufsichtsdelegation aus dem vorliegenden Bericht an den Bundesrat sind in Anhang 1.1 zusammengefasst.

Berichterstattung NEAT: Standbericht BAV und Tätigkeitsbericht NAD

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist für die Verfassung, Veröffentlichung und Erläuterungen ihrer Standberichte zuständig, die NEAT-Aufsichtsdelegation für deren Behandlung und Bewertung zuhanden der Finanzkommissionen (FK), der Geschäftsprüfungskommissionen (GPK), der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) bzw. der Finanzdelegation (FinDel) des Parlaments.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht stützt sich unter anderem auf die Angaben zum Stand (Situation) bzw. zur weiteren Entwicklung (Prognose) des NEAT-Projekts sowie auf die aktualisierte Risikoabschätzung des BAV. Diese sind in den Standberichten Nr. 19 (Projektstand am 30. Juni 2005) und Nr. 20 (Projektstand am 31. Dezember 2005) festgehalten. Die vertiefte Prüfung, Plausibilisierung und Verifizierung dieser Angaben ist in erster Linie Aufgabe des BAV.

In den wesentlichen Bereichen – Kosten, Termine, Finanzen – gibt der vorliegende Tätigkeitsbericht die Feststellungen und Beurteilungen des BAV, der Ersteller und Betreiber aus den Standberichten zusammengefasst wieder. Weitergehende Informationen können den öffentlich zugänglichen Kurzfassungen der Standberichte entnommen werden.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht enthält im Wesentlichen die Feststellungen, Bewertungen, Beanstandungen und Empfehlungen der NEAT-Aufsichtsdelegation im Kalenderjahr 2005. Im Sinne einer grösseren Aktualität wurden auch die für das Parlament wesentlichen Entwicklungen in den Monaten Januar bis April 2006 mitberücksichtigt.

Zuständigkeiten der parlamentarischen Gremien in Bezug auf die NEAT

In denjenigen Bereichen, zu denen die NEAT-Aufsichtsdelegation keinen Handlungsbedarf für die parlamentarische Aufsicht feststellt, übernimmt sie die politische Verantwortung für ihre Feststellungen.

In denjenigen Bereichen, zu denen aus ihrer Sicht Handlungsbedarf für die FK, GPK, KVF bzw. die FinDel besteht, stellt sie in ihrem Tätigkeitsbericht Anträge und Empfehlungen zuhanden der zuständigen Kommissionen bzw. der FinDel. Es obliegt in diesem Fall der politischen Verantwortung dieser Kommissionen bzw. der FinDel, den Hinweisen und Empfehlungen nachzugehen und diese umzusetzen.

Im vorliegenden Bericht sind keine Empfehlungen der NEAT-Aufsichtsdelegation an die FK, GPK, KVF bzw. die FinDel enthalten.

Steuerung der NEAT: Steuerungsfaktoren

Die NEAT-Aufsichtsdelegation konzentriert sich im Rahmen ihrer Oberaufsicht insbesondere auf die zentralen Faktoren zur Projektsteuerung. Es sind dies die Leistungen gemäss Bestellung des Bundes, die Termine gemäss Vereinbarungen des Bundes mit den Erstellern, die Kosten gemäss Endkostenprognosen und die Finanzen gemäss den vom Parlament beschlossenen und vom Parlament und Bundesrat freigegebenen Krediten. Sie überwacht ferner die Einhaltung der rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen. Sie lässt sich dabei von Risikoüberlegungen leiten.

Steuerung der Leistungen: Beststellungsänderungen

Jede Anpassung der mit den Erstellern vereinbarten Leistungen, Standards und Terminziele stellt eine Beststellungsänderung dar. Beststellungsänderungen ergeben sich aufgrund von

- Anpassungen der Bestellung durch den Bund*
- Änderungen von Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und Weisungen des Bundes bzw. dessen Fachstellen*
- Ereignisse, die dem Risikobereich des Bestellers zugerechnet werden*
- geologischen Risiken*
- Auflagen in Plangenehmigungsverfahren, die das Ergebnis von Verhandlungen sind, sofern sie sich im rechtlich vorgegebenen Rahmen bewegen.*

Der Bundesrat setzt die Aufträge des Parlaments um. Er ist verantwortlich für die strategische Projektauf sicht. In Vereinbarungen mit den Erstellern und den Bahnen hat er die bestellten Leistungen vertraglich festgehalten. Mit der Alpen transit-Verordnung (AtraV) hat er die Aufgaben und Kompetenzen der verschiedenen Projektbeteiligten geregelt. Er bewirtschaftet zudem gemäss Alpen transit-Finanzierungsbeschluss den NEAT-Gesamtkredit (NGK) und kann dabei unter bestimmten Bedingungen Freigaben aus dem Objektkredit Reserven des NGK vornehmen. Bei Änderungen, die mit einer Anpassung der Kosten- und Terminziele

verbunden sind und die Freigabe von finanziellen Mitteln erfordern, entscheidet der Bundesrat (z.B. Ceneri-Basistunnel).

Das BAV entscheidet hingegen bei Bestellungenänderungen, die nicht mit einer Anpassung der Kosten- und Terminziele verbunden sind.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt dem Bundesrat, Bestellungenänderungen weiterhin genauestens nach den Vorgaben des Änderungswesens prüfen zu lassen, bevor er eine Freigabe aus dem Objektkredit Reserven beschliesst.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat zur Kenntnis genommen, dass im Rahmen der Neuorganisation des BAV die beiden Funktionen Bewilligung und Finanzierung Anfang 2006 amtsintern organisatorisch getrennt wurden. Die für die Änderungen zuständige Abteilung muss sich vor einer Entscheidung mit der Finanzabteilung abprechen (Vier-Augen-Prinzip).

Sie ist der Ansicht, dass mit der systematischen Erfassung und Prüfung der Änderungsbegehren die Voraussetzung gegeben ist, dass jede Änderung auch in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft wird.

Das BAV führt vor einer Entscheidung über den Einsatz einer bestimmten Bahntechnologie intensive Gespräche mit den SBB und weiteren betroffenen Bahnen. In der Regel werden solche weit reichenden Entscheide gemeinsam mit den grossen Bahnen gefällt, so beispielsweise beim Entscheid des BAV zur Einführung von ETCS Level 2 auf den Neubaustrecken. Die Delegation setzt ihre Diskussionen über das notwendige Mass der Anpassung an den bahntechnischen Fortschritt im laufenden Berichtsjahr fort und wird im Rahmen des nächsten Tätigkeitsberichts darüber informieren.

Steuerung der Kosten: Projektoptimierungen

Auf Stufe der Ersteller sind im Rahmen der Bauausführung laufend Kompensationsmöglichkeiten und auf Stufe der Bundesbehörden Vorgaben bzw. Standards zu überprüfen und Anpassungen umzusetzen.

Beschlüsse über eine Etappierung von Projekten bzw. über einen Verzicht auf einzelne Projektteile werden auf Stufe Parlament getroffen.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt dem Bundesrat, seinen Optimierungsauftrag zu erfüllen. Das Kompensationspotenzial muss vor jeder Freigabe aus dem Objektkredit Reserven ausgeschöpft werden. Die Überprüfung der Standards ist mit einzubeziehen. Der Bundesrat wird eingeladen, im Falle einer Reservefreigabe im Beschlussesdispositiv festzuhalten, weshalb er keine Möglichkeiten für Kompensationen mehr sieht.

Steuerung der Kosten: Zentralisierung der knappen Reserven beim Bundesrat

Die NEAT-Aufsichtsdelegation weist darauf hin, dass sich das Parlament im Jahr 1998 mit seinem politischen Grundsatzentscheid für einen knappen Objektkredit Reserven und eine zentrale Verwaltung dieser Reserven beim Bundesrat für ein System entschieden hat, das im Vergleich mit anderen Bauprojekten des Bundes –

beispielsweise im Strassenbau – eine viel engere Projektbegleitung mit sich bringt und für das Parlament mit einem höheren Mass an Transparenz verbunden ist.

Das Parlament und die NEAT-Aufsichtsdelegation sprachen sich in der Vergangenheit wiederholt für dieses System zur Kostensteuerung bei der NEAT aus, um sich eine grössere Einflussnahme auf die finanzielle Entwicklung des Projekts im Zusammenhang mit den anderen FinöV-Projekten zu sichern.

Sie ist nach wie vor der Ansicht, dass sich das bestehende System der Reservebewirtschaftung durch den Bundesrat grundsätzlich bewährt hat. Der permanente Kostendruck auf die Projektbeteiligten ist geeignet, eine sparsame Mittelverwendung zu ermöglichen. Er kann sie auch gegen weitergehende Begehren von Kantonen, Privaten und Unternehmen schützen. Nach Ansicht der Delegation sollte das bestehende System nicht geändert werden.

Steuerung der Kredite: Staffelung von Zusatzkrediten

Der Bundesrat begründete in seinem Bericht vom 7. April 2004 über die Mehrkosten betreffend den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1, weshalb er trotz gestiegenen prognostizierten Mehrkosten nicht nur am bestehenden rigiden System festhalte, sondern auch einen Paradigmawechsel vornehmen und eine Finanzierungslücke in Kauf zu nehmen bereit sei. Er stellte gleichzeitig in Aussicht, dass mit einem neuerlichen Zusatzkreditbegehren zu rechnen sei. Dieses werde sich auf gesicherte Kostenberechnungen stützen.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt dem Bundesrat, dem Parlament spätestens zusammen mit der Botschaft über die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) eine Botschaft für einen zweiten Zusatzkredit zum NEAT-Gesamtkredit zu unterbreiten, damit die Finanzierungslücke geschlossen, der Handlungsspielraum des Parlaments erhalten bleibt und keine vollendete Tatsachen geschaffen werden.

Kosten: Mutmassliche Endkosten und Kostenanstieg

Die mutmasslichen Endkosten per Ende 2005 belaufen sich auf rund 16,432 Milliarden Franken (Preisbasis 1998).

Die Kosten der NEAT insgesamt sind seit 1998 um rund 29 Prozent angestiegen. Vor einem Jahr betrug der Kostenanstieg rund 28 Prozent. Die finanziell gewichtigen Ursachen sind:

- 1. Erhöhte Sicherheitsanforderungen, darunter insbesondere der Systementscheid Ceneri-Basistunnel (zwei Röhren, Querschläge) und die Erhöhung der Zahl der Querschläge am Gotthard und Lötschberg. Der Bundesrat hat 2005 auf eine etappierte Realisierung des Ceneri-Basistunnels verzichtet.*
- 2. Modernisierung der Eisenbahntechnik, insbesondere der Wechsel zum Sicherungssystem ETCS Level 2, und die Eisenbahntechnik am Gotthard.*
- 3. Verbesserungen für Bevölkerung und Umwelt bei Frutigen (Tieferlegung, Eisenbahntechnik) und Uri (Projekt Nord/Abzweigungsbauwerk).*

Weitere Ursachen sind die rechtlich und politisch bedingten Beststellungsänderungen und die Vergabe- und Ausführungsmisserfolge. Die Geologie spielt als Ursache eine untergeordnete Rolle (rund 16 Prozent am Löttschberg und rund 14 Prozent am Gotthard).

Kosten: Anteil der Beststellungsänderungen des Bundes

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass sich die Beststellungsänderungen im Berichtsjahr 2005 nicht verändert haben.

Die mutmasslichen Endkosten (rund 16,4 Milliarden) übersteigen die aktualisierte Bestellung des Bundes (rund 14,6 Milliarden) um rund 1,8 Milliarden Franken. Ende 2004 betrug die Differenz 1,75 Milliarden Franken.

Die Delegation stellt fest, dass sich die mutmasslichen Endkosten innerhalb des Streubereichs der aktualisierten Bestellung des Bundes von ± 15 Prozent bewegen.

Kosten: Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Kostenprognose

Die Ermittlung der Prognosegenauigkeit durch das BAV mit Hilfe des Kostenstreu-masses ergibt betragsmässig eine mögliche Abweichung der mutmasslichen Endkosten von rund 1,2 Milliarden Franken.

Für die NEAT-Aufsichtsdelegation hat die Kostengenauigkeit per Ende 2005 von ± 7 Prozent bis zur rechtskräftigen Vergabe des Loses Erstfeld vorerst provisorischen Charakter.

Die Ermittlung der Prognosegenauigkeit durch das BAV mit Hilfe der Risikoanalyse ergibt für alle Werke der NEAT insgesamt ein Gefahrenpotenzial von 1,4 Milliarden. Darin enthalten ist ein Anteil von rund 100 Millionen Franken der provisorischen Mehrkosten von 174 Millionen für das Bauprojekt «Rohbau Ceneri». Innert Jahresfrist hat sich das Mehrkostenpotenzial um rund 100 Millionen erhöht und das Einsparpotenzial um rund 50 Millionen verringert.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation weist darauf hin, dass in diesen Risikobetrachtungen der Zimmerberg-Basistunnel (732 Millionen) und der Hirzeltunnel (202 Millionen) nicht berücksichtigt sind. Diese nicht freigegebenen Projektelemente der NEAT werden mit der Vorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) überprüft. Über deren Realisierung entscheidet das Parlament 2007/2008.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass das Gefahrenpotenzial – trotz fast unveränderter Endkostenprognose – gestiegen ist. Gleichzeitig ist die Wahrscheinlichkeit, dass das Chancenpotenzial realisiert werden kann bzw. Einsparungen erfolgen, gering. Die Tendenz zu Kostensteigerungen ist deutlich wahrscheinlicher als die zur Zieleinhaltung erforderlichen Kostenreduktionen.

Langfristig rechnet die Delegation mit einem weiteren Anstieg der Kosten als Folge davon, dass heute erkannte Risiken eintreten und damit kostenwirksam werden.

Das heisst, dass sich die mutmasslichen Endkosten – unter gleich bleibenden gesetzlichen, finanziellen und technischen Voraussetzungen – im besten Fall auf rund 16,38 Milliarden, im schlechtesten Fall auf rund 17,8 Milliarden Franken belaufen könnten.

Dabei ist allerdings zu beachten, dass diese Bandbreite, innerhalb derer das Risiko geschätzt wird, eine Momentaufnahme aufgrund des heutigen Wissensstands darstellt. Werden im weiteren Projektverlauf neue Risikoarten erkannt bzw. ändert sich die Risikoeinschätzung, kann die Obergrenze der Bandbreite bzw. der schlechteste Fall in Zukunft auch höher als 17,8 Milliarden Franken liegen.

Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen

Unabhängig von den mutmasslichen Endkosten laufen mit fortschreitenden Bauarbeiten Aufwendungen für die aufgelaufene Teuerung, die Bauzinsen und die Mehrwertsteuer auf. Diese Aufwendungen liegen weitgehend ausserhalb des Einflussbereiches der Projektverantwortlichen. Sie wurden vom Parlament – wie bei anderen Bauprojekten – nicht als Bestandteil des NEAT-Gesamtkredits beschlossen. Sie sind deshalb auch nicht Bestandteil der Prognose für die mutmasslichen Endkosten.

Die bis Ende 2005 aufgelaufene Teuerung (NEAT-Teuerungsindex 122,1 Punkte) entspricht einem Betrag von rund 1,224 Milliarden Franken, die Vertragsteuerung einem Betrag von knapp 502 Millionen, die Bauzinsen einem Betrag von knapp 173 Millionen und die Mehrwertsteuer einem Betrag von 341 Millionen Franken.

Der Bundesrat hat die Kompetenz, den NEAT-Gesamtkredit um diesen zusätzlichen Mittelbedarf mittels Krediterweiterungen zu erhöhen. Die Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen belaufen sich per Ende 2005 auf insgesamt rund 2,24 Milliarden Franken. Dies entspricht rund 14,35 Prozent des NEAT-Gesamtkredits (Stand Ende 2005).

Schätzung der effektiven Kosten der NEAT bis Projektende

Eine grobe Schätzung der effektiven Kosten der NEAT bis Projektende – aus heutiger Sicht und gemäss heutigem Wissensstand – umfasst:

- a. die Prognose der beeinflussbaren mutmasslichen Endkosten (16,4 Milliarden Franken)*
- b. die Ergebnisse der aktuellen Analyse zu den Kostenrisiken (1,4 Milliarden Franken)*
- c. die bisher aufgelaufenen Aufwendungen für Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer (2,2 Milliarden Franken)*
- d. die von heute bis zum Projektende voraussichtlich anfallenden Aufwendungen für Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer, geschätzt aufgrund den impliziten Annahmen im FinöV-Fonds (ca. 2 Milliarden Franken).*

Sie hängt damit von heute bekannten und von den Projektverantwortlichen beeinflussbaren (a und b), von heute bekannten, aber von den Projektverantwortlichen nicht beeinflussbaren Faktoren (c) und von heute unbekanntem und von den Projektverantwortlichen nicht beeinflussbaren Faktoren (d) ab. Alle Elemente verändern sich mit fortschreitender Verwirklichung des Projekts.

Der NEAT-Gesamtkredit beziffert nur die beeinflussbaren Kosten (a und b). Die nicht beeinflussbaren Aufwendungen (c und d) sind jedoch mit der Finanzierung

über den FinöV-Fonds ebenfalls abgedeckt. Dieses System wurde vom Parlament so beschlossen und bestätigt.

Kosteneinsparung durch Projektoptimierungen der Ersteller: Kompensationen

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass auf operationeller Ebene bisher eine Reihe von Kompensationen realisiert worden sind, andere sich noch in Planung und Ausführung befinden. Sie hat zur Kenntnis genommen, dass nach Ansicht der Ersteller die Möglichkeiten für weitergehende Kompensationen, die in ihrem Einflussbereich liegen, weitgehend ausgeschöpft seien.

Sie kommt zum Schluss, dass die Summe der geprüften und eingeleiteten Massnahmen den Anstieg der Kosten bei weitem nicht auffangen kann. Angesichts der Kostendynamik und um Kosten zu sparen sind die Ersteller weiterhin gefordert, Kompensationsmöglichkeiten intensiv zu prüfen und wenn immer möglich umzusetzen.

Mit Blick auf die laufende Überprüfung des sistierten Bauprojekts «Rohbau Ceneri-Basistunnel» erwartet die NEAT-Aufsichtsdelegation von den Projektverantwortlichen, alle Möglichkeiten in Betracht zu ziehen, damit die Mehrkosten von 174 Millionen Franken weitestgehend kompensiert werden können.

Umso wichtiger sind Verzicht auf ganze Werke, die der Bundesrat dem Parlament beantragt.

Auf der Lötschberg-Achse sind nur noch wenige Kompensationsmöglichkeiten offen. Auf der Gotthard-Achse stehen gemäss BAV noch viele Änderungen in Bezug auf die Projektierung und die Realisierung an. Zur Sicherstellung der Finanzierung ist es notwendig, dass die entsprechenden Änderungs dossiers mit Kostenvoranschlägen speditiv eingereicht werden, damit die Prüfung und Bestimmung der Kostenfolgen zuhanden der Oberaufsicht und im Hinblick auf einen zweiten Zusatzkredit rechtzeitig erfolgen können.

Kosteneinsparung durch Projektoptimierungen der Bundesbehörden: Anpassung der Vorgaben und Standards

Die NEAT-Aufsichtsdelegation erwartet von der ATG und vom BAV, dass die Aufarbeitung und die Auswertung der Prüfung betreffend Eisenbahntechnik am Gotthard mit der Angabe von möglichen Kompensationsmassnahmen bzw. Massnahmen im Bereich der Anpassung von Standards demnächst vorgelegt wird. Sie wird im Rahmen des nächsten Tätigkeitsberichts berichten.

Zudem erwartet sie, dass die Ergebnisse der laufenden externen Überprüfung des Bauprojekts «Rohbau Ceneri-Basistunnel» auch bei den vorgegebenen Standards Einsparungsmöglichkeiten aufzeigen.

Kosteneinsparung durch Projektoptimierungen von Bundesrat und Parlament: Etappierung und Verzicht

Die NEAT-Aufsichtsdelegation nimmt zur Kenntnis, dass die sich in Bau befindlichen FinöV-Projekte (BAHN 2000 1. Etappe, Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel, Lärmsanierung) sowie der Ceneri-Basistunnel und die beschlossenen Projekte der 1. Phase des HGV-Anschlusses im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage

zur zukünftigen Entwicklung von Bahngrossprojekten (ZEB) als verkehrspolitisch prioritäre Projekte gemäss bisherigem Bauprogramm realisiert werden sollen. Die NEAT wird gemäss Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Hauptelement sein.

Der Bundesrat beabsichtigt, die Vernehmlassung im vierten Quartal 2006 zu eröffnen und dem Parlament im Jahr 2007 nach der Auswertung der Vernehmlassungsergebnisse eine Botschaft vorzulegen.

Das Parlament wird im Rahmen der Beratung der Botschaft über einen allfälligen Verzicht auf zurückgestellte Projektteile der NEAT beschliessen. Die gesperrten Kredite betragen für den Zimmerberg-Basistunnel rund 732 Millionen, für die Verbindung mit dem linken Zürichseeufer (Hirzeltunnel) rund 202 Millionen Franken und für die Ausbauten auf der Achse Gotthard 300 Millionen Franken (Preisbasis 1998).

NEAT-Gesamtkredit: Unterdeckung und Finanzierungslücke

Die mutmasslichen Endkosten per Ende 2005 übersteigen den am 10. Juni 2004 vom Parlament aufgestockten NEAT-Gesamtkredit (inklusive Reserven) von 15,604 Milliarden (Preisstand 1998). Die Unterdeckung bzw. der zusätzliche Finanzierungsbedarf für die NEAT per Ende 2005 beträgt 828 Millionen Franken. Innert Jahresfrist hat die Unterdeckung bzw. der zusätzliche Finanzierungsbedarf um rund 85 Millionen Franken (Preisstand 1998) zugenommen.

Die von den Erstellern ausgewiesenen mutmasslichen Endkosten per Ende 2005 sind durch die aktuellen Objektkredite inklusive der noch nicht zugewiesenen Reserven nicht gedeckt.

Um langfristig eine ausreichende Finanzierung der mutmasslichen Endkosten inklusive des provisorischen aktuellen Mehrkostenrisikos von 1,4 Milliarden Franken sicherstellen zu können, besteht aus heutiger Sicht ein Kreditbedarf von rund 2,2 Milliarden Franken.

NEAT-Gesamtkredit: Zweiter Zusatzkredit

Die Unterdeckung von rund 828 Millionen Franken per Ende 2005 kann aus heutiger Sicht nicht mehr durch Kompensationen behoben werden. Ein totaler politischer Verzicht auf die gesperrten NEAT-Projekte Zimmerberg-Basistunnel, Hirzeltunnel und Ausbauten auf der Achse Gotthard durch das Parlament könnte kurzfristig einen zweiten Zusatzkredit in der Höhe dieser Unterdeckung unnötig machen. Zur Finanzierung eines Teils bzw. des gesamten aktuellen Kostenrisikopotenzials von 1,4 Milliarden Franken müsste allerdings zu einem späteren Zeitpunkt trotzdem ein zweiter Zusatzkredit beantragt werden.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation weist darauf hin, dass dem Parlament rechtzeitig eine Botschaft über einen weiteren Zusatzkredit vorgelegt werden muss, wenn keine ausreichenden Steuerungsmassnahmen zu Projektoptimierungen, zu Etappierung von Projekten oder zum Verzicht auf einzelne Projektteile erreicht werden können. Dies ist umso wichtiger, als für die NEAT formell-rechtlich kein zeitliches Ziel bzw. kein Schlusstermin vorgesehen ist.

Gemäss Beschluss des Parlaments kann der Bundesrat die Finanzierung der notwendigen Verpflichtungen bis 2007 durch Reservefreigaben sicherstellen. Spätestens zu diesem Zeitpunkt muss er dem Parlament eine Gesamtschau über die zukünftigen Eisenbahnprojekte vorlegen.

Die Delegation hat zur Kenntnis genommen, dass das UVEK plant, dem Bundesrat im 3. Quartal 2006 hierzu allfällige Vorbeschlüsse zu unterbreiten.

Es ist Sache des Parlaments, über einen weiteren Zusatzkredit zu beschliessen und allenfalls Projekte des Alpen transit-Beschlusses zu streichen oder weiter zurückstellen.

NEAT-Gesamtkredit: Reservefreigabe durch den Bundesrat

Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat zur Kenntnis genommen, dass das UVEK plant, dem Bundesrat im 3. Quartal 2006 einen Antrag für eine fünfte Reservefreigabe vorzulegen. Damit sollen vom BAV geprüfte und genehmigte Projektänderungen finanziert und die angespannte finanzielle Situation auf der Achse Lötschberg stabilisiert werden. Die im Jahr 2005 erfolgte Reservefreigabe sowie Objektkrediterweiterungen haben die Finanzsituation beim Objektkredit Achse Lötschberg zwar vorübergehend entschärft. Sie ist aber projektbedingt nach wie vor kritisch.

Die Verpflichtungskredit-Kontrolle des BAV zeigt, dass die eingegangenen Verpflichtungen per Ende 2005 auf Grund der realisierten Vergabemisserfolge um rund 51 Millionen Franken nicht mehr gedeckt sind.

Für zukünftige Vergaben steht der BLS AT kein Kreditsaldo mehr zur Verfügung. Das BAV will zudem prüfen, ob für die Achse Lötschberg auch Mittel für das verbleibende Mehrkostenpotenzial bereitgestellt werden sollen. Gemäss BAV ist eine genug hohe Liquidität vor allem für die Abschlussarbeiten des Lötschberg-Basistunnels zwingend.

NEAT-Gesamtkredit: Objektkrediterweiterung infolge Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen

Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat zur Kenntnis genommen, dass das UVEK plant, dem Bundesrat im 3. Quartal 2006 einen Antrag für eine weitere Objektkrediterweiterung infolge Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen zu beantragen.

FinöV-Fonds: Änderung der Finanzierung

Mit den Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte bleibt das Investitionsvolumen von 30,5 Milliarden Franken (Preisbasis 1995) gemäss der FinöV-Volksabstimmung von 1998 erhalten. Hingegen wirken sich die Beschlüsse des Parlaments auf die zeitliche Verfügbarkeit der FinöV-Mittel aus.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist der Ansicht, dass die Mittel aus dem FinöV-Fonds – angesichts der noch anfallenden Mehrkosten – prioritär für die NEAT verwendet werden. Dies ist deshalb wichtig, weil für die NEAT formell-rechtlich kein zeitliches Ziel bzw. kein Schlusstermin vorgegeben ist.

FinöV-Fonds: Simulation vom 20. April 2006

Gemäss aktuellster Simulation zum FinöV-Fonds wird sich der maximale Liquiditätsbedarf im Jahr 2012 einstellen. Zu jenem Zeitpunkt wird sich gemäss Aussagen des BAV der Liquiditätsbedarf der nominellen Bevorschussungslimite bis auf 283 Millionen Franken nähern, diese allerdings nicht überschreiten.

FinöV-Fonds: Nachtrag zum Voranschlag 2006

Die Nachträge zur NEAT bzw. zum FinöV-Fonds werden dem Parlament in der Sommersession 2006 mit der ersten Nachtragskreditbotschaft zum Voranschlag 2006 zur Genehmigung vorgelegt.

Termine: Inbetriebnahme Gotthard-Basistunnel

Die kommerzielle Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wird vom BAV auf das Jahr 2016 prognostiziert. Dies entspricht einer Verzögerung von drei Monaten gegenüber der Prognose Ende 2004. Vorbehalten bleiben weitere Verzögerungen, falls gegen die Vergabe des Loses Erstfeld nach der Neuvergabe erneut Beschwerde eingereicht werden sollte.

Termine: Inbetriebnahme Ceneri-Basistunnel

Die NEAT-Aufsichtsdelegation muss feststellen, dass die Vortriebsarbeiten wegen einer länger dauernden Planungsphase mit einem Verzug von voraussichtlich einem Jahr beginnen. Aufgrund des inzwischen sistierten Bauprojekts «Rohbau Ceneri-Basistunnel», das eine Anpassungen des Bauablaufs (Sprengvortrieb) vorsieht, erhöht sich der Zeitbedarf für die Rohbauarbeiten zudem um ein weiteres Jahr. Der prognostizierte Verzug für den Abschluss der Rohbauarbeiten erhöht sich somit um insgesamt zwei Jahre.

Die Bereitstellung zur Inbetriebnahme wird sich deshalb aus heutiger Sicht um zwei Jahre auf das dritte Quartal 2018 verschieben. Die kommerzielle Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wird neu auf das Jahr 2019 prognostiziert. Im letzten Tätigkeitsbericht ging die NEAT-Aufsichtsdelegation davon aus, dass mit der kommerziellen Inbetriebnahme der gesamten Gotthard-Achse inklusive Ceneri-Basistunnel im Jahr 2017 zu rechnen sei.

Termine: Auswirkungen auf die Inbetriebnahme gesamte Gotthard-Achse

Die NEAT-Aufsichtsdelegation weist darauf hin, dass für die Erreichung des Verlagerungsziels bzw. die Erreichung der vollen Produktivität der Güterzüge auf der gesamten Gotthard-Achse eine möglichst zeitnahe Inbetriebnahme von Gotthard-Basistunnel und Ceneri-Basistunnel angestrebt werden sollte. Der volle Nutzen bei den Güterzügen kann jedoch nicht erreicht werden, wenn bei einer deutlich späteren Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnel die Güterzüge über die alte Strecke fahren und dazu zusätzliche Lokomotiven vorgespannt werden müssen. Ein solcher Engpass hat direkte Auswirkungen auf die Produktivität der gesamten Gotthard-Achse.

Ein Vergleich mit dem Risikomanagement zeigt in Bezug auf die gesamte Gotthard-Achse, dass aufgrund der heute bekannten Terminrisiken eine zusätzliche Verschiebung des Inbetriebnahmetermins nicht ausgeschlossen werden kann.

Termine: Lötschberg-Basistunnel

Die BLS AT und die BLS AG prognostizieren unverändert die kommerzielle Inbetriebnahme auf Juni 2007 und die Aufnahme des vollen kommerziellen Betriebs auf den Fahrplanwechsel per 9. Dezember 2007.

Ceneri-Basistunnel

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass die neuste Kostenprognose für den Ceneri-Basistunnel von 2,209 Milliarden Franken zwar weiterhin knapp unter den 2,340 Milliarden Franken liegt, welche die Obergrenze des Kostenstreumasses des Auflageprojekts 2003 mit +15 Prozent festlegt. Ihrer Ansicht nach bewegt sich die Kostenprognose jedoch bereits vor Baubeginn auf sehr hohem Niveau und schränkt dadurch den Handlungsspielraum stark ein, falls während des Baus weitere Risiken auftreten.

Sie zeigt sich erstaunt, dass die Genauigkeit der Kostenschätzungen auf der Lötschberg- und auf der Gotthard-Achse stark divergiert. Auch bei den Terminen ist eine Diskrepanz zwischen den beiden Achsen festzustellen. Der Eröffnungstermin beim Lötschberg-Basistunnel hat sich nicht verändert, währenddessen sich auf der Gotthard-Achse die Termine kontinuierlich verschlechterten.

Sie diskutierte die Frage, wie die aktuelle Situation verursacht wurde (Verursachung), wer dafür verantwortlich ist (Verantwortung), mit welchen Massnahmen die Auswirkungen gemindert bzw. vermieden werden können (Vermeidung) und welche Lehren für den weiteren Projektverlauf daraus gezogen werden können.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation erachtet die überraschenden Mehrkosten und eine um rund zwei Jahre längere Bauzeit als schwerwiegend. Es ist kurz nach den Beratungen zum NEAT-Zusatzkredit im Parlament und dem Bundesratsbeschluss über einen Vollausbau politisch nicht vertretbar, dass das Projekt bereits zu Baubeginn rund 10 Prozent teurer als beschlossen zu stehen kommt.

Sie unterstützt die vom BAV eingeleiteten Massnahmen und erwartet von den Projektverantwortlichen und den Aufsichtsorganen die umfassende Überprüfung von Einsparungsmöglichkeiten, mit dem Ziel, die Mehrkosten und die Verzögerungen weitestgehend zu minimieren, wenn nicht vollständig zu kompensieren.

Die auf Stufe Departement getroffenen Massnahmen nimmt sie zur Kenntnis.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt dem Bundesrat, spätestens nach Vorliegen der Auswertung der externen Überprüfung des Bauprojekts «Rohbau Ceneri-Basistunnel» in politischer Hinsicht zu prüfen, ob auf bereits gefällte Beschlüsse nochmals zurückgekommen werden muss. Bundesrat und Parlament haben in der jüngsten Vergangenheit politische Entscheide in der Annahme gewisser Voraussetzungen gefällt, die in Kenntnis des sistierten Bauprojekts «Rohbau Ceneri-Basistunnel» nicht mehr als gegeben erscheinen. Sie erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass seit der Verabschiedung der FinöV-Vorlage im Jahr 1998

verschiedene Systemvarianten für den Ceneri-Basistunnel zur Diskussion gestanden sind.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist der Ansicht, dass im Rahmen der laufenden externen Überprüfung der Sicherheitsstandards beim Ceneri-Basistunnel die Frage der Querschlagabstände erneut aufgeworfen werden muss. Sie hat zur Kenntnis genommen, dass Kompensationen im Umfang von rund 12 Millionen Franken (Vereinfachung Querschläge, Linienführung Fensterstollen Sigrino, Verzicht auf ein Trennsystem bei der Entwässerung) heute bereits realisiert bzw. in Realisierung sind. Hingegen ist noch offen, ob auf eine Ereignislüftung verzichtet und ein Einsparpotenzial von maximal 35 Millionen Franken realisiert werden kann.

Geologie: Erhöhte Felstemperaturen auf der Gotthard-Achse

Die NEAT-Aufsichtsdelegation liess sich von der ATG über die Überarbeitung der Prognosen und deren Auswirkungen in der Bauphase orientieren. Im Hinblick auf die Betriebsphase empfahl sie der SBB (zukünftige Betreiberin), allfällige Massnahmen in Bezug auf Personen (Unterhaltsarbeiten und Rettung im Ereignisfall) sowie aufs Rollmaterial (Kühlung von Lokomotiven und Personenwagen) zu prüfen.

Gotthard-Achse: Losgrenzenverschiebung Sedrun/Faido

Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist der Ansicht, dass allfällige Entscheide für eine weitere Losgrenzenverschiebung nur zu treffen sind, wenn eine sorgfältige Abwägung der realistisch zu erzielenden Zeitgewinne vorausgegangen ist. Dabei müssen die Auswirkungen auf die bahntechnische Ausrüstung, die Materialbewirtschaftung und die Kosten sowie volkswirtschaftliche Überlegungen mit einbezogen werden.

Entscheidend ist für sie, dass alle Risiken beachtet werden, die beispielsweise den Nutzen des Zeitgewinns mindern oder die Kosten der Beschleunigungsmassnahme erhöhen (Kosten-Nutzen-Verhältnis). Aktuelle Beispiele sind die Gefahr für Verzögerungen, die sich durch die Neubeurteilung der Vergabe des Bauloses Erstfeld ergeben, oder die Chance, die sich durch die Fusion der beiden Bauunternehmen ergibt, die bisher unabhängig voneinander beim Bau des Loses Sedrun bzw. des Loses Faido beteiligt waren (Chance eines einzigen Ansprechpartners).

Vergaben auf der Gotthard-Achse: Neubeurteilung Los Erstfeld

Die NEAT-Aufsichtsdelegation verlangte, dass eine Neubeurteilung des Vergabeentscheides durch die ATG ohne Verzögerung und unter voller Beachtung des Bundesbeschaffungsrechts an die Hand genommen werde, mit dem Ziel, die Bauarbeiten beim Los Erstfeld so rasch wie möglich und unter Berücksichtigung des wirtschaftlich günstigsten Angebots in Angriff zu nehmen. Massnahmen zur Minimierung der negativen Auswirkungen auf Kosten und Termine sollten geprüft und – wo möglich – umgesetzt werden. Sie forderte das BAV auf, die Interessen des Bundes bei diesem Geschäft konsequent wahrzunehmen.

Am 4. Mai 2006 hat der Verwaltungsrat der ATG das Tunnelbaulos Erstfeld erneut vergeben. Das Auftragsvolumen beträgt rund 413 Millionen Franken (ohne Mehrwertsteuer). Die ATG hat die beiden Angebote Sensitivitätsanalysen unterzogen. Dazu wurden auch externe Experten beigezogen. Diese vertieften Überprüfungen

bestätigten den ursprünglichen Vergabeentscheid. Da auch diese Vergabe dem Bundesgesetz für das öffentliche Beschaffungswesen untersteht, kann dagegen Beschwerde geführt werden.

Nachforderungen

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass im Berichtsjahr keine grösseren neuen Nachforderungsbegehren zu vermerken sind. Sie unterstützt die Ersteller weiterhin in ihrem Bestreben, nur die wirklich berechtigten Begehren zu akzeptieren und bei Uneinigkeit die Schlichtungsstelle bzw. die Gerichte anzurufen.

Materialpreise

Die Wettbewerbskommission (Weko) hat am 22. November 2004 eine Untersuchung über die Zement- und Betonpreise bei den NEAT-Vergabungen eröffnet. Im Rahmen dieser Untersuchung wird geprüft, ob bei der Ausschreibung der für die NEAT-Baustellen benötigten Zementlieferungen und Betonsysteme und den anschliessenden Vergaben der Wettbewerb behindert wurde. Diese Untersuchung ist immer noch hängig. In Aussicht gestellt wurde ursprünglich auch eine Prüfung der Wettbewerbsverhältnisse auf dem schweizerischen Zementmarkt.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt der Weko, die Untersuchung zügig voranzutreiben und wenn möglich noch im Jahr 2006 abzuschliessen. Sie wird die Entwicklung aufmerksam weiterverfolgen.

Im Bereich der Stahlpreise sah die Delegation im vergangenen Jahr keinen Anlass, das Thema zu vertiefen. Die Problematik wird jedoch im Hinblick auf die Vergabe der Bahntechnik am Gotthard an Bedeutung gewinnen und deshalb zu jenem Zeitpunkt erneut aufgenommen.

Arbeitssicherheit und -bedingungen auf den NEAT-Baustellen

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass die NEAT-Baustellen über funktionierende Sicherheitssysteme verfügen. Im Vergleich mit anderen Baustellen im Tunnelbau ist die Unfallhäufigkeit auf den NEAT-Baustellen insgesamt geringer. Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit werden zusammen mit der Suva laufend überprüft und umgesetzt. Den Arbeitsbedingungen auf den Baustellen wird die nötige Aufmerksamkeit geschenkt.

ETCS Level 2 (European Train Control System)

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass in Europa offenbar der Wille besteht, dem System ETCS als Instrument für ein interoperables Bahnnetz zum Durchbruch zu verhelfen.

Sie weist darauf hin, dass kein anderes Land in Europa so viele Triebfahrzeuge für den Einsatz von ETCS Level 2 vorbereitet hat wie die Schweiz. Unser Land leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum Einsatz von ETCS Level 2 in Europa. Es finanziert diese Entwicklung wesentlich mit.

Sie stellt fest, dass die Vorbereitungsarbeiten für den Einsatz von ETCS Level 2 auf der Neubaustrecke und beim Lötschberg-Basistunnel im Terminplan liegen. Für die

Oberaufsicht besteht momentan kein dringender Handlungsbedarf. Sie wird das Thema weiterhin sehr eng begleiten, namentlich im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels.

Auch über die Kosten der Migration im Bereich ETCS wird sie sich weiterhin auf dem Laufenden halten lassen. Sie wird darauf drängen, dass die durch dieses System erzielbaren Produktivitätsfortschritte nach Möglichkeit bei der Festlegung von Trassenpreisen Berücksichtigung finden.

Vorbereitungen zur Inbetriebnahme der Achse Lötschberg

Obwohl die Arbeiten für die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels weiterhin programmgemäss verlaufen, schätzt die NEAT-Aufsichtsdelegation die terminlichen Risiken per Ende April 2006 nach wie vor als erheblich ein, namentlich als Folge fehlender Zeitreserven. Für die parlamentarische Oberaufsicht erkennt sie derzeit keinen dringenden Handlungsbedarf.

Betrieb Gotthard-Achse: Bahntechnik und Bahnstromversorgung

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass die Vergabe der Bahntechnik am Gotthard-Basistunnel offenbar auf gutem Weg ist. Sie wird die Kostenentwicklung im Lichte der technischen Entwicklung und als Folge eines vermutlichen stark eingeschränkten Marktes sowie die möglichen Auswirkungen auf den Ceneri-Basistunnel aufmerksam verfolgen.

Bezüglich der Bahnstromversorgung geht sie weiterhin davon aus, dass die Stromversorgung für die Gotthard-Achse aus heutiger Sicht gesichert ist. Offen ist allerdings die Frage der Finanzierung.

Porta Alpina: Auswirkungen auf Betrieb des Gotthard-Basistunnels

Nachdem das Parlament einer Vorinvestition für die Porta Alpina zugestimmt hat, drängt die NEAT-Aufsichtsdelegation auf eine rasche Realisierung der Vorarbeiten. Die notwendigen Abklärungen für eine allfällige spätere Realisierung des Projekts müssen zügig an die Hand genommen werden. Dabei ist den Auswirkungen auf Bau, Betrieb und Unterhalt des Gotthard-Basistunnels und auf den Betrieb der gesamten Gotthard-Achse die höchste Aufmerksamkeit zu schenken. Erste Priorität hat unbedingt der Transitverkehr (Güter- und Personentransitverkehr). Bei den Abklärungen miteinbezogen werden muss auch das Potenzial für längerfristige Kapazitätssteigerungen beim Gotthard-Basistunnel; dies als Antwort auf ein künftig zunehmendes Güterverkehrsaufkommen. Der Gotthard-Basistunnel muss in erster Linie seinen eigentlichen Zweck für den Transitverkehr erfüllen.

Im Rahmen der nötigen Abklärungen sind zudem Aspekte des Raumkonzeptes, der Finanzierung, der Wirtschaftlichkeit und der künftigen Bedeutung der heutigen Bergstrecke sowie des künftigen Betreibers einer Porta Alpina zu prüfen.

NEAT-Anschlüsse: Verknüpfung mit der Stammlinie im Kanton Uri

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass die Plangenehmigung für das Aufbauprojekt Uri 2006 offenbar auf guten Wegen ist. Eine spätestens Mitte 2007 vorlie-

gende Verfügung ist Voraussetzung, um den Termin für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels nicht weiter zu verzögern.

NEAT-Zulaufstrecken im Ausland

Die NEAT-Aufsichtsdelegation wird das Thema der Kapazitäten der nördlichen Zufahrtsstrecken weiterhin aufmerksam verfolgen. Sie sieht vor, ihre Herbst-Sitzung 2006 schwergewichtig den Aspekten der Nordzufahrten zur NEAT zu widmen.

Sie stellt fest, dass die Arbeiten bei den südlichen Zufahrten programmgemäss laufen. Für die parlamentarische Oberaufsicht erkennt sie gegenwärtig keinen Handlungsbedarf, wird sich allerdings weiterhin vom BAV über den Fortgang der Planungen und Ausführungsarbeiten ins Bild setzen lassen.

Bundsratsgeschäfte in Vorbereitung

Die NEAT-Aufsichtsdelegation liess den FK, GPK, KVF und der FinDel Anfang 2006 einen Bericht des BAV mit einer Übersicht über die anstehenden Bundesratsgeschäfte mit Bezug zur NEAT zukommen.

Prüfberichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) und des BAV

Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm die übers Ganze gesehen guten Prüfungsergebnisse der EFK zur Kenntnis. Sie gelangte zum Schluss, dass die Koordination der Prüfungen funktioniert und für die NEAT-Aufsichtsdelegation kein Handlungsbedarf besteht.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation konnte feststellen, dass die Prüfungen des BAV für 2005 insgesamt einen positiven Einfluss auf das Projektmanagement haben und sich das Prüfungsprogramm für das Jahr 2006 an der aktualisierten Risikoanalyse des BAV orientiert.

Schlusswort

Im vorliegenden Bericht hat die NEAT-Aufsichtsdelegation – getreu ihrem Auftrag und streng aus der Perspektive der parlamentarischen Oberaufsicht – in erster Linie über diejenigen Erkenntnisse und Feststellungen berichtet, die zu kontroversen Diskussionen und kritischen Bemerkungen Anlass gaben. Berichtet wurde über diejenigen Bereiche, für welche die NEAT-Aufsichtsdelegation abklärte, ob Handlungsbedarf für die parlamentarische Oberaufsicht oder das Parlament besteht.

Die im Vergleich mit anderen Bauprojekten des Bundes – beispielsweise im Strassenbau – äusserst enge Projektbegleitung bringt mit sich, dass bei der NEAT Schwachstellen und Mängel aufgezeigt werden und Massnahmen ergriffen werden können, die anderswo unentdeckt blieben.

Die positiven Erfahrungen, welche die NEAT-Aufsichtsdelegation im Rahmen ihrer Abklärungen und direkten Kontakte gemacht hat, haben im Bericht nur beschränkt Erwähnung gefunden.

Empfehlungen der NEAT-Aufsichtsdelegation an den Bundesrat aus dem Tätigkeitsbericht 2005

Empfehlungen an den Bundesrat 2005	Ziffer
Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt dem Bundesrat, Bestellungsänderungen weiterhin genauestens nach den Vorgaben des Änderungswesens prüfen zu lassen, bevor er eine Freigabe aus dem Objektkredit Reserven beschliesst.	Ziff. 2.2.2
Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt dem Bundesrat, seinen Optimierungsauftrag zu erfüllen. Das Kompensationspotenzial muss vor jeder Freigabe aus dem Objektkredit Reserven ausgeschöpft werden. Die Überprüfung der Standards ist mit einzubeziehen. Der Bundesrat wird eingeladen, im Falle einer Reservefreigabe im Beschlussesdispositiv festzuhalten, weshalb er keine Möglichkeiten für Kompensationen mehr sieht.	Ziff. 2.3
Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt dem Bundesrat, dem Parlament spätestens zusammen mit der Botschaft über die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) eine Botschaft für einen zweiten Zusatzkredit zum NEAT-Gesamtkredit zu unterbreiten, damit die Finanzierungslücke geschlossen, der Handlungsspielraum des Parlaments erhalten bleibt und keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden.	Ziff. 2.5
Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt dem Bundesrat, spätestens nach Vorliegen der Auswertung der externen Überprüfung des Bauprojekts «Rohbau Ceneri-Basistunnel» in politischer Hinsicht zu prüfen, ob auf bereits gefällte Beschlüsse nochmals zurückgekommen werden muss. Bundesrat und Parlament haben in der jüngsten Vergangenheit politische Entscheide in der Annahme gewisser Voraussetzungen gefällt, die in Kenntnis des sistierten Bauprojekts «Rohbau Ceneri-Basistunnel» nicht mehr als gegeben erscheinen. Sie erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass seit der Verabschiedung der FinöV-Vorlage im Jahr 1998 verschiedene Systemvarianten für den Ceneri-Basistunnel zur Diskussion gestanden sind.	Ziff. 7.2.6