

## **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 Jahre 2004**

vom 27. April 2005

---

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
sehr geehrter Herr Präsident,  
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 Jahre 2004 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 Ihre Kommissionen.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

27. April 2005

Im Namen der NEAT-Aufsichtsdelegation  
der eidgenössischen Räte

Der Präsident: Thomas Pfisterer, Ständerat

Der Vizepräsident: Otto Laubacher, Nationalrat

---

## Zusammenfassung

### **Aufsicht über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation beurteilt im Rahmen ihrer Oberaufsicht, ob der Bundesrat seine Aufsichtsfunktion im Bereich der NEAT wahrnimmt. Die Oberaufsicht durch die NEAT-Aufsichtsdelegation ist selektiv und setzt Schwerpunkte, die Aufsicht durch den Bundesrat ist hingegen umfassend und abschliessend. NEAT-Aufsichtsdelegation stehen keine Entscheid- oder Weisungsbefugnisse zu. Sie kann Beanstandungen und Empfehlungen direkt an den Bundesrat richten oder über die Finanzkommissionen (FK), die Geschäftsprüfungskommissionen (GPK), die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) oder die Finanzdelegation (FinDel) verabschieden lassen. 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.*

### **Berichterstattung der NEAT-Aufsichtsdelegation**

*Besteht aus Sicht der NEAT-Aufsichtsdelegation Handlungsbedarf für die Aufsichtskommissionen (FK und GPK), die KVF bzw. die FinDel in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen, stellt sie bei Bedarf sofort, spätestens aber in ihrem Tätigkeitsbericht Anträge und Empfehlungen zu deren Händen.*

*Die Berichterstattung im Parlament obliegt den Aufsichtskommissionen. Der Tätigkeitsbericht der NEAT-Aufsichtsdelegation wird – jährlich abwechselnd durch die GPK bzw. durch die FK – in beiden Räten traktandiert, erstmals in der Sommersession 2005. Im Jahr 2005 erfolgt die Berichterstattung in den Räten durch die GPK.*

*Das BAV ist für die Verfassung, Veröffentlichung und Erläuterungen ihrer Standberichte zuständig, die NEAT-Aufsichtsdelegation für deren Behandlung und Bewertung zuhanden der Stammkommissionen bzw. des Parlaments. Der Tätigkeitsbericht 2004 enthält im Wesentlichen die Feststellungen, Bewertungen, Beanstandungen und Empfehlungen der NEAT-Aufsichtsdelegation im Kalenderjahr 2004. Im Sinne einer grösseren Aktualität wurden auch besondere Entwicklungen in den Monaten Januar bis April des Jahres 2005 mitberücksichtigt.*

*Der Bericht stützt sich auf Einzelangaben und Auskünfte der beteiligten Stellen und Personen sowie hauptsächlich auf Zahlen und Fakten, die in den Standberichten Nr. 17 (Stand per 30. Juni 2004) und Nr. 18 (per 31. Dezember 2004) des BAV festgehalten sind. Diese betreffen insbesondere Angaben zum Stand (Situation) bzw. zur weiteren Entwicklung (Prognose) in den Bereichen Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine sowie diesbezügliche Risikoabschätzungen. Die Prüfung, Plausibilisierung und Verifizierung dieser Angaben ist in erster Linie Aufgabe des BAV. In wesentlichen Bereichen – Kosten, Termine, Finanzen – gibt er die Feststellungen und Beurteilungen des BAV, der Ersteller und Betreiber aus den Standberichten zusammengefasst wieder. Ansonsten wird auf die öffentlich zugängliche Kurzfassung*

---

der Standberichte bzw. die Ausführungen in den NEAT-relevanten Botschaften des Bundesrates verwiesen.

### **Inhaltliche Schwerpunkte der NEAT-Aufsichtsdelegation**

*In denjenigen Themenbereichen, in denen aus Sicht der NEAT-Aufsichtsdelegation Handlungsbedarf für die FK, GPK, KVF bzw. FinDel in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen besteht, hält sie in ihren Tätigkeitsberichten konkrete Empfehlungen fest. Der vorliegende Tätigkeitsbericht enthält keine Empfehlungen an die Kommissionen bzw. die FinDel.*

*In den Tätigkeitsberichten 1999–2003 hat die NEAT-Aufsichtsdelegation die Ergebnisse ihrer Arbeit als Feststellungen festgehalten, zu wesentlichen Punkten ihre Beurteilung abgegeben und gegenüber den Beaufsichtigten (Bundesrat, Bundesbehörden, Ersteller und Betreiber) bzw. den Kommissionen (FK, GPK und KVF) und der Finanzdelegation (FinDel) Empfehlungen formuliert. Diese Feststellungen, Beurteilungen und Empfehlungen sind in einer umfassenden Übersicht in Anhang 12 ausgewiesen. Die NEAT-Aufsichtsdelegation beabsichtigt, die Folgerungen zu überprüfen.*

### **Rechtliche und politische Grundlagen: Vollzug durch Bundesrat und Departement**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm in der Berichtsperiode den Bericht des Bundesrates über die Mehrkosten betreffend den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1 zur Kenntnis. Ebenso konnte sie zur Kenntnis nehmen, dass die NEAT-Controlling-Weisung per Ende Mai 2004 in wichtigen Punkten – insbesondere hinsichtlich Verbesserung des Informationsflusses sowie der Präzisierung der Kriterien für die Ereignismeldungen – aktualisiert wurde.*

### **Kosten: Grundlagen**

*In der Berichtsperiode hat sich die NEAT-Aufsichtsdelegation zusammen mit dem BAV und den Erstellern vertieft mit Fragen zur Darstellung der Kosten auseinandergesetzt. Sie hat das BAV beauftragt, dem Anliegen einer durchgehend transparenten und für die politische Öffentlichkeit verständlichen Darstellung Rechnung zu tragen. Die Ergebnisse sind in den Kapiteln zu den Kosten eingeflossen.*

### **Kosten: Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass das BAV die Kostenentwicklung transparent, klar gegliedert und nachvollziehbar ausweist.*

*Die Kosten der NEAT insgesamt sind seit 1998 um rund 28 Prozent angestiegen. Hauptsächliche Ursachen sind:*

- 1. Erhöhte Sicherheitsanforderungen, vorab Systemtscheid Ceneri-Basistunnel (zwei Röhren, Querschläge) und Erhöhung der Zahl der Querschläge am Gotthard und Lötschberg.*

- 
2. *Modernisierung der Bahntechnik, vorab ETCS, inkl. Ersatzsignalisierung zu ETCS Level 2 mit konventioneller Signalisierung an den Portalen des Lötschberg-Basistunnels und Eisenbahntechnik am Gotthard.*
  3. *Verbesserungen für Bevölkerung und Umwelt bei Frutigen (Tieferlegung, Eisenbahntechnik) und Uri (Projekt Nord/Abzweigungsbauwerk).*

*Die Ursachen sind also schwergewichtig politisch und rechtlich bedingte Bestelungsänderungen. Sie machen mehr als die Hälfte der Mehrkosten aus (rund 49 Prozent am Lötschberg und rund 62 Prozent am Gotthard). Dazu kommen weitere politisch und rechtlich bedingte Mehrkosten (rund 5 Prozent am Lötschberg und rund 20 Prozent am Gotthard).*

*Die Mehrkosten können demzufolge weniger der Technik und der Verwaltung angelastet werden. Anders als oft angenommen, spielt die Geologie eine untergeordnete Rolle (rund 5 bis 13 Prozent). Wichtiger sind die Vergabe- und Ausführungsmisserfolge (unter Berücksichtigung des Standes der Arbeiten rund 5 Prozent am Gotthard bis 42 Prozent am Lötschberg).*

### **Kosten: Anteil der Bestelungsänderungen des Bundes**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass ein Grossteil der Projektänderungen auf Bestelungsänderungen des Bundes zurückzuführen ist. Von den 3,589 Milliarden Franken an ausgewiesenen Mehrkosten sind bisher erst rund 1,8 Milliarden Franken vom BAV als Mehrkosten anerkannt worden.*

*Kritisch betrachtet die NEAT-Aufsichtsdelegation die Kostenentwicklung in den Bereichen Linienführung im Kanton Uri und Bahntechnik.*

*Obwohl sich der Projektteil im Bereich Uri (Gotthard Nord und Erstfeld) noch in der Planungsphase befindet, ist eine stetige Erhöhung der mutmasslichen Endkosten festzustellen. Insgesamt werden Projektänderungen mit Mehrkosten von rund 500 Millionen Franken ausgewiesen. Dies entspricht ca. 68 Prozent der ursprünglichen Kostenbezugsbasis von rund 740 Millionen Franken für den Abschnitt Gotthard Nord und für den Teilabschnitt Bauarbeiten Erstfeld.*

*Mit der Vorlage des Bauprojektes hat die ATG Mehrkosten von rund 290 Millionen Franken für die Bahntechnik angemeldet. Davon waren 45 Millionen Mitte 2004 in der damaligen Endkostenprognose berücksichtigt.*

### **Kosten im Rahmen der Kostengenauigkeit von +/- 15 Prozent**

*Die mutmasslichen Endkosten von 16,346 Milliarden Franken übersteigen die aktualisierte Bestellung des Bundes von rund 14,60 Milliarden Franken um rund 1.8 Milliarden Franken. Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass sich die mutmasslichen Endkosten innerhalb der Kostengenauigkeit der aktualisierten Bestellung (ursprüngliche und nachträgliche Bestellungen) des Bundes von +/- 15 Prozent bewegen.*

---

## **Kosten: Umgang mit den Projektänderungen**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass von Seiten der ATG noch viele Änderungen bei der Projektierung und der Realisierung angekündigt worden sind. Die finanziell wichtigsten Teile der Änderungen stehen im Zusammenhang mit den laufenden Plangenehmigungen. Erst der Abschluss dieser Prozesse schafft die Voraussetzung für die Erstellung von Änderungsdossiers. Für die Projektierung und die Sicherstellung der Finanzierung ist es unerlässlich, dass umgehend Änderungsdossiers mit einem Kostenvoranschlag (KV) erstellt werden. Die ATG weist in ihrem Standbericht die Änderungsanträge entweder dem Risikobereich des Bundes oder des Erstellers zu.*

*Das BAV wird eingeladen, zuhanden der NEAT-Aufsichtsdelegation in den nächsten Monaten folgende Fragen zu klären:*

- Begriffsdefinition der Beststellungsänderung*
- Zuständigkeitsregelung*
- Umfang sowie Kosten/Nutzen-Überlegungen*
- Notwendiges Mass der Modernisierung/Anpassung*

## **Kosten: Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Kostenprognose**

*Die Ermittlung der Prognosegenauigkeit mit Hilfe des Kostenstreuermasses ergibt betragsmässig eine mögliche Abweichung der mutmasslichen Endkosten von rund 1,3 Milliarden Franken. Die Ermittlung der Prognosegenauigkeit mit Hilfe der Risikoanalyse ergibt für alle Werke der NEAT ein Mehrkostenpotenzial von 1,1 Milliarden Franken und ein Einsparpotenzial von 100 Millionen Franken. Innert Jahresfrist hat sich das Mehrkostenpotenzial um rund 300 Millionen Franken und das Einsparpotenzial um rund 250 Millionen Franken verringert. In diesen Risikobetrachtungen sind der Zimmerberg-Basistunnel und der Hirzeltunnel nicht berücksichtigt.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass eine Tendenz zur Kostensteigerung weiterhin deutlich wahrscheinlicher ist als die zur Zieleinhaltung erforderliche Kostenreduktion. Sie rechnet mit einem weiteren Anstieg der Kosten. Reserven zur Deckung des möglichen Mehrkostenrisikos sind in der Endkostenprognose nicht enthalten. Das heisst, dass sich die mutmasslichen Endkosten – unter gleich bleibenden gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen – aufgrund des heutigen Wissensstands bestenfalls auf knapp 16,2 Milliarden, im schlechtesten Fall auf gut 17,4 Milliarden Franken belaufen könnten.*

## **Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen**

*Der aktuelle Wert für den provisorisch festgelegten NEAT-Teuerungsindex von 119,2 Punkten entspricht einem Erweiterungsbedarf für die Indexteuerung von rund 687,7 Millionen Franken. Zusammen mit den Aufwendungen für die Vertragsteuerung (293,16 Millionen), die Bauzinsen (rund 172,6 Millionen) und die Mehrwertsteuer (rund 151,7 Millionen) führt dies zu einem aktuellen Erweiterungsbedarf*

---

des NEAT-Gesamtkredits von rund 1,3 Milliarden Franken oder rund 8,4 Prozent des NEAT-Gesamtkredits (Stand Ende 2004).

### **Kosten: Steuerung durch Knappheit und Zentralisierung der Reserven beim Bundesrat**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist 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 schützt sie auch gegen weitergehende Begehren von Kantonen, Privaten und Unternehmen. Ebenso klar ist aber die volle Verantwortlichkeit des Bundesrates für laufende Massnahmen zur Kostenoptimierungen. Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist der Ansicht, dass das bestehende System nicht geändert werden sollte.*

### **Projekt- und Kostenoptimierungen: Kompensationen der Ersteller**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat die Kompensationsbemühungen der Ersteller auch in der Berichtsperiode laufend verfolgt und konnte feststellen, dass auf der operationellen Ebene bisher eine Reihe von Kompensationen realisiert worden sind bzw. sich in Planung und Ausführung befinden. Insgesamt haben sich bis Ende 2004 Kompensationserfolge von rund 247 Millionen Franken (Ende 2003 rund 159 Millionen) ergeben. Sie hat zur Kenntnis genommen, dass nach Ansicht der Ersteller die Möglichkeiten für weitergehende Kompensationen, die in ihrem Einflussbereich liegen, weitgehend ausgeschöpft seien.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation kommt zum Schluss, dass die Summe der geprüften und eingeleiteten Massnahmen den Anstieg der Kosten bei weitem nicht auffangen kann. Sie schätzt die Chance für zusätzliche Kompensationen als klein ein. Angesichts der Kostendynamik und um Kosten zu sparen sind die Ersteller weiterhin aufgefordert, Kompensationsmöglichkeiten intensiv zu prüfen und wenn immer möglich umzusetzen. Umso wichtiger sind Verzichte auf ganze Werke, die der Bundesrat vornimmt oder dem Parlament beantragt. Bundesrat bzw. BAV werden eingeladen, die NEAT-Aufsichtsdelegation zeitgerecht zu informieren.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat zur Kenntnis genommen, dass nur noch wenige Kompensationsmöglichkeiten auf der Lötschberg-Achse offen seien, namentlich eine reduzierte Innenschale bei den Zugangsstollen, eine vereinfachte Auskleidung der Spurwechsel und eine Reduktion der Sicherheitsstandards. Das BAV prüft die Vorschläge und wird die NEAT-Aufsichtsdelegation Mitte 2005 über seine Beschlüsse informieren.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat zur Kenntnis genommen, dass die ATG dem BAV im ersten Quartal 2005 einen Bericht über die Kompensationsplanung auf der Gotthardachse eingereicht hat. Generell wird darin festgestellt, dass der Umfang möglicher substanzialer Einsparungen bezogen auf den aktuellen Projektierungs- und Ausführungsstand nicht gross sei. Das BAV prüft die Vorschläge und wird die NEAT-Aufsichtsdelegation Mitte 2005 über seine Beschlüsse informieren.*

---

## **Projekt- und Kostenoptimierungen: Anpassungen der Standards durch Bundesbehörden**

*In Bezug auf weitere Einsparungsmöglichkeiten auf der Gotthard-Achse standen im April 2005 die Ergebnisse von drei Abklärungen zu Anpassungen bei den Vorgaben bzw. den Standards der Bundesbehörden noch aus. Deren Ergebnisse wurden vom BAV bis spätestens Mitte 2005 in Aussicht gestellt:*

- *Externe Prüfung betreffend Umfang der Abdichtungsmassnahmen im Gotthard- und im Ceneri-Basistunnel am Gotthard*
- *Prüfung betreffend Etappierung Ceneri-Basistunnel*
- *Prüfung des BAV betreffend Eisenbahntechnik am Gotthard*

## **Projekt- und Kostenoptimierungen: Etappierung der Projekte und Verzicht auf Projektteile durch das Parlament**

*Der Bundesrat weist darauf hin, dass das Geld für die im Bau befindlichen FinöV-Projekte der NEAT und des Ceneri-Basistunnels sowie die vom Bundesrat bezeichneten Projekte der 1. Phase des HGV-Anschlusses über 2007 hinaus reiche. Zudem könnten nötigenfalls für den Zimmerberg-Basistunnel rund 632 Millionen Franken und für die Verbindung mit dem linken Zürichseeufer (Hirzel-Tunnel) rund 216 Millionen Franken gestrichen werden (Preisstand 1998). Beide Werke wurden sistiert bis zur Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung von Bahngrossprojekten (ZEB) im Jahre 2007.*

## **NEAT-Gesamtkredit: Unterdeckung und Finanzierungsbedarf**

*Die mutmasslichen Endkosten per Ende 2004 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 2004 beträgt in Bezug auf den NEAT-Gesamtkredit rund 742 Millionen Franken. In Bezug auf die Kredite besteht aus heutiger Sicht ein Kreditbedarf von rund 1,8 Milliarden um eine ausreichende Finanzierung der mutmasslichen Endkosten inklusive des Mehrkostenrisikos sicherstellen zu können.*

*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, zur 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.*

## **NEAT-Gesamtkredit: Paradigmawechsel im Umgang mit dem Verpflichtungskredit**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt zuhanden der Finanzkommissionen fest, dass die bis April 2005 eingegangenen Verpflichtungen des Bundesrates die vom Parlament bewilligten Verpflichtungskredite nicht übersteigen. Daher besteht für sie kurzfristig kein Handlungsbedarf. Es genügt, die FK auf die interne Diskussion*

---

hinzuweisen, zumal das Parlament zurzeit über ein neues Finanzhaushaltsgesetz berät.

### **FinöV-Fonds: Änderung der Finanzierung – Priorität für die NEAT**

*Mit der Vorlage zur 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 wirkt sich die Vorlage auf die zeitliche Verfügbarkeit der FinöV-Mittel aus. Je nach den noch anfallenden Mehrkosten kann es bedeutsam sein, dass die Mittel prioritär für die NEAT verwendet werden. Dies kann darum wichtig sein, weil für die NEAT formell-rechtlich kein zeitliches Ziel bzw. kein Schlusstermin vorgegeben ist. Die NEAT-Aufsichtsdelegation wird diesen Schwerpunktbereich im Jahr 2005 weiterverfolgen.*

### **Termine**

*Gotthard-Basistunnel: Infolge der Rückstände bei den Bauarbeiten in Bodio und Faido, Anpassungen beim Bauprogramm in Erstfeld und Faido und längeren Einbauzeiten bei der Bahntechnik erfolgt die Bereitstellung zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels mit einem Verzug von gegen 2 Jahren. Das BAV prognostiziert die kommerzielle Inbetriebnahme auf 2015/2016. Die ATG strebt weiterhin eine kommerzielle Inbetriebnahme bis Ende 2015 an.*

*Ceneri-Basistunnel: Beim Ceneri-Basistunnel wird sich die Bereitstellung zur Inbetriebnahme – bedingt durch die bisherigen Projektverzögerungen – auf 2016 verschieben. Mit der kommerziellen Inbetriebnahme der gesamten Gotthard-Achse inklusive Ceneri-Basistunnel ist im Jahr 2017 zu rechnen.*

*Ein Vergleich mit dem Risikomanagement zeigt in Bezug auf die Achse Gotthard, dass aufgrund der erkannten Terminrisiken eine Verschiebung des Inbetriebnahmeterminals nicht ausgeschlossen werden kann.*

*Lötschberg-Basistunnel: Die rechtzeitige Verfügbarkeit und Interoperabilität des Zugsicherungssystems ETCS Level 2 auf der Lötschberg-Basislinie sowie die Ausrüstung der Fahrzeuge mit ETCS Level 2 ist noch nicht sichergestellt. Eine Ersatzsignalisierung zu ETCS Level 2 mit konventioneller Signalisierung an den Portalen des Lötschberg-Basistunnels wird realisiert. Der genaue Zeitpunkt der vollen kommerziellen Inbetriebnahme mit ETCS Level 2 muss spätestens im Sommer 2006 bekannt gegeben werden, damit der ab Dezember 2007 gültige Fahrplan festgelegt werden kann.*

*Der NEAT-Aufsichtsdelegation wurde Anfang 2005 darüber orientiert, dass praktisch alle Arbeiten als zeitkritisch einzustufen sind und die vom Bund bestellten Termine zur Inbetriebnahme (Mai 2007 reduzierte bzw. Dezember 2007 volle kommerzielle Inbetriebnahme) nur durch eine optimale Verschachtelung der anstehenden Arbeiten knapp erreicht werden können.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation erinnert daran, dass die Erhebung der vollen LSVÄ frühestens ab dem Tag der Inbetriebnahme des ersten Basistunnels und spätestens 2008 erfolgen kann. Die Einhaltung des Termins 2007 hat hohe Priorität.*

---

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt dem Bundesrat, angesichts der fehlenden Zeitreserven bei den Vorbereitungen zur Inbetriebnahme der Lötschberg-Basislinie bis Mitte Mai 2005 zu prüfen*

- *ob und allenfalls welche Beschleunigungsmassnahmen ergriffen werden müssen,*
- *ob und allenfalls wie viel zusätzliche finanzielle Mittel für die termingerechte Inbetriebnahme benötigt werden,*
- *welche Folgerungen sich draus ergeben.*

*Der Bundesrat berücksichtigt bei der Prüfung der Frage insbesondere folgende Kriterien:*

- *das Landverkehrsabkommen Schweiz – EG*
- *die Anforderungen an einen diskriminierungsfreier Zugang*
- *das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Beschleunigungsmassnahmen*
- *die Abgrenzung zwischen Infrastruktur- und Rollmaterialaufwendungen*
- *die rechtliche Zulässigkeit.*

### **Ceneri-Basistunnel**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass der Ceneri-Basistunnel aus heutiger Sicht für den schnellen Personenfernverkehr und rund zwei Drittel des Güterverkehrs nach Italien geplant ist.*

*Sie weist darauf hin, dass das Parlament durch die Festsetzung der Höhe der Bevorschussungslimite die Finanzmittel für den Ceneri-Basistunnel beeinflussen kann. Der Ständerat hat sich in der Frühjahrssession 2005 für eine Erhöhung der Bevorschussungslimite im FinöV-Fonds auf 8,6 Milliarden Franken ausgesprochen.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation hält fest, dass*

- *das Parlament mit dem Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT einen Ausbau des Ceneri-Basistunnels mit zwei Einspurrohren beschlossen hat;*
- *im Rahmen des permanenten Auftrags, Einsparungen zu prüfen und umzusetzen, die Vergrösserung der Querschlagabstände im Ceneri-Basistunnel nochmals geprüft wird;*
- *der Bundesrat das UVEK beauftragt hat, Möglichkeiten für eine Etappierung des Ceneri-Basistunnels zu überprüfen.*

*Die vertieften Diskussionen in der NEAT-Aufsichtsdelegation zur Frage, welches Mass an Sicherheit erforderlich ist, haben gezeigt, dass ein Ermessensspielraum besteht. Es gibt zu diesem Thema in der NEAT-Aufsichtsdelegation verschiedene Auffassungen.*

---

## **Geologie**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass sich die Terminrückstände in Bodio und Faido in der Berichtsperiode infolge der nicht vorhersehbaren geologischen Störzonen, die unter anderem zur Verschiebung bzw. Verlängerung der Multifunktionsstelle Faido führte, trotz Steuerungsmassnahmen weiter erhöht hat. Die sehr schwierigen geologischen Bedingungen und die dadurch nötige Projektanpassung von 2003 führen zu einem aus heutiger Sicht prognostizierten Verzug von gegen 2 Jahren. Die Optimierungsmassnahmen sind nach Ansicht der ATG fast vollständig ausgeschöpft. Sie prognostiziert, dass sich diese Rückstände nicht mehr reduzieren lassen. Positiv zu vermelden war, dass im Abschnitt Amsteg die Intschizone ohne grössere Probleme vorzeitig durchörtert werden konnte.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass sich die Projektänderungen inkl. Sedimentzone (Karbon) in Mitholz gemäss BLS AT und BAV auf rund 28 Millionen Franken belaufen.*

## **Eisenbahntechnik**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat den Anstieg der mutmasslichen Kosten für die Bahntechnik am Gotthard und die Einschätzung der Risikosituation bei der Bahntechnik auf beiden NEAT-Achsen zur Kenntnis genommen. Sie hat im Berichtsjahr insbesondere die Massnahmen zur Minimierung der Risiken für den Bund, die anstehenden Vergaben der Eisenbahntechnik auf der Gotthard-Achse und die Bahnarbeiten beim Lötschberg-Basistunnel im Hinblick auf die Inbetriebnahme und die Endkosten erörtert.*

## **ETCS Level 2**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation weist darauf hin, dass aus heutiger Sicht die Entwicklung und Inbetriebnahme der Führerstandssignalisierung mit ETCS Level 2 im Rahmen von BAHN 2000 weiterhin terminkritisch bleibt. Gemäss Aussagen der SBB werde das durch den Umstand verschärft, dass die ETCS-Tests seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 auf der Neubaustrecke nur noch nachts gefahren werden können.*

*Nach Einschätzung der NEAT-Aufsichtsdelegation ist die rechtzeitige Verfügbarkeit und Interoperabilität des Zugsicherungssystems ETCS Level 2 auf der Lötschberg-Achse aus heutiger Sicht nicht sichergestellt. Sie lädt den Bundesrat ein, sich dieses Themas besonders anzunehmen.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation weist darauf hin, dass auch mit grossen infrastruktureitigen Anstrengungen die fristgerechte Inbetriebnahme der Lötschberg-Basisstrecke nicht sichergestellt werden kann, wenn nicht gleichzeitig alle notwendigen Fahrzeuge mit ETCS Level 2 ausgerüsteten werden.*

*Gemäss BAV muss der genaue Zeitpunkt für die volle kommerzielle Inbetriebnahme mit ETCS Level 2 auf der Lötschberg-Basislinie spätestens im Sommer 2006 bekannt gegeben werden, damit der ab Dezember 2007 gültige Fahrplan festgelegt werden kann.*

---

## **Vorbereitungen zur Inbetriebnahme auf der Lötschberg-Achse**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass jede Verzögerung in den vorgelagerten Arbeiten ohne ergänzende Steuerungsmassnahmen zu einer Verschiebung des Inbetriebnahmetermins führen kann. Zudem nehmen mit der Beschleunigung des Bauablaufs und der parallelen Aktivitäten im Tunnel die Schnittstellen zu, was hohe Anforderungen an die Logistik stellt und das Termin-Risiko erhöht. Sie hat diese erheblichen Risiken zur Kenntnis genommen und wird die weitere Entwicklung im Jahr 2005 weiterverfolgen. Sie hat gegenüber dem Bundesrat eine Empfehlung abgegeben (siehe Abschnitt Termine).*

## **Betrieb der NEAT**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass es Betriebskonzepte erlauben, Modelle und Möglichkeiten für einen Zeithorizont von maximal 10 Jahren darzustellen. Das Angebots- und Betriebskonzept wird im Rahmen einer rollenden Planung laufend angepasst, zum Beispiel aufgrund einer späteren Realisierung bzw. eines politischen Verzichts auf den Zimmerberg-Basistunnel, einer Reduzierung der Überholgleisanlagen an den Tunnelportalen oder veränderten Marktbedürfnissen im Personenverkehr.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation interessierte sich insbesondere für die Auswirkungen eines allfälligen Verzichts auf den Zimmerberg-Basistunnel auf die in der FinöV-Botschaft definierten Kapazitäten. Sie verlangte dazu von der SBB auf Mitte 2005 detaillierte Abklärungen. Sie geht davon aus, dass rechtzeitig die Grundlagen für einen eventuellen Entscheid zur Regelung der Prioritäten zwischen Personen- und Güterverkehr erarbeitet werden.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation weist darauf hin, dass das BAV in Bezug auf das Projekt «Uri Berg lang geschlossen» vorbereitende Arbeiten mit Einbezug des Kantons Uri bereits ausgelöst hat. Aufträge an die SBB und ATG wurden erteilt. Diese betreffen unter anderem das entsprechende Betriebskonzept. Eine Ausschreibung der Studien erfolgt gemäss Aussage des BAV erst, wenn das Parlament die notwendigen Mittel im Rahmen der Vorlage zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken bewilligt.*

## **Bahnstromversorgung**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation beurteilt die Stromversorgung für die beiden Alp-Transit-Achsen aus heutiger Sicht als gesichert.*

## **Vergaben und Nachforderungen**

*Aufgrund der ihr vorliegenden Informationen erkennt die NEAT-Aufsichtsdelegation keine Anhaltspunkte, dass bei den Vergaben gegen die Bestimmungen des öffentlichen Beschaffungsrecht verstossen wurde und dem FinöV-Fonds dadurch Mittel in dreistelliger Millionenhöhe entzogen wurden. Sie sieht auch keinen Anlass, die Loseinteilung der ATG zu beanstanden.*

---

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass der Vorsteher des UVEK in einer Weisung an die Ersteller klar darauf hinweist, jede Nachforderung detailliert und sorgfältig zu prüfen und gegenüber den Unternehmen eine harte Haltung einzunehmen. Das BAV hat den Erstellern empfohlen, nötigenfalls bis vor das Bundesgericht zu ziehen, wenn keine Einigung mit den Unternehmern getroffen werden kann. Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat keinen Grund, das Vorgehen bei der Behandlung von Nachforderungen zu beanstanden. Sie unterstützt die strengen Empfehlungen der zuständigen Behörden an die Ersteller. In einem Schreiben an die FK, GPK, KVF und FinDel hielt sie fest, dass Einzelheiten über Nachforderungen vertraulich behandelt werden und im Kreise der NEAT-Aufsichtsdelegation verbleiben müssen. Sie verfolgt die Praxis, keine detaillierten Zahlen zum derzeitigen Stand der hängigen Nachforderungen zu kommunizieren. Durch eine breite Kommunikation würde die Verhandlungsposition der Ersteller gegenüber den Arbeitsgemeinschaften geschwächt. Dies könnte sich in höheren Nachforderungen und letztlich höheren Mehrkosten zulasten des Bundes niederschlagen.*

### **Materialpreise für Zement und Stahl**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass die Weko eine Untersuchung über die Zement- und Betonpreise bei den NEAT-Vergaben an die Hand genommen hat. Sie kommt in ihrer vorläufigen Beurteilung zum Schluss, dass das Hauptproblem in den generellen Unterschieden beim Zementpreisniveau im In- und Ausland besteht. Sie hat den Eindruck gewonnen, dass eine Untersuchung, die auf den NEAT-Zementmarkt beschränkt ist, zu kurz greift und nur im erweiterten Rahmen des gesamten Schweizer Zementmarkts sinnvoll ist. Eine solche Prüfung ist nach Ansicht der NEAT-Aufsichtsdelegation umso dringlicher, weil mittelfristig Ausschreibungen von Zement für den Bau des Ceneri-Basistunnels anstehen.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation wird die Entwicklung der Materialpreise – insbesondere beim Stahl – im Hinblick auf die Marktentwicklung und die finanziellen Auswirkungen bei der Bahntechnik am Gotthard weiter verfolgen.*

### **Arbeitsicherheit und -bedingungen auf den NEAT-Baustellen**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass die Unfallhäufigkeit auf den NEAT-Baustellen im Vergleich mit anderen Tiefbaustellen geringer ist. Sie nahm zur Kenntnis, dass in Bezug auf die Unfälle Massnahmen ergriffen und umgesetzt werden.*

### **NEAT-Anschlüsse: Linienführung im Kanton Uri**

*Obwohl sich der Projektteil im Bereich Uri (Gotthard Nord und Erstfeld) noch in der Planungsphase befindet, stellt die NEAT-Aufsichtsdelegation eine stetige Erhöhung der mutmasslichen Endkosten fest. Insgesamt werden Projektänderungen mit Mehrkosten von rund 500 Millionen Franken ausgewiesen. Dies entspricht ca. 68 Prozent der ursprünglichen Kostenbezugsbasis von rund 740 Millionen Franken für den Abschnitt Gotthard Nord und für den Teilabschnitt Bauarbeiten Erstfeld.*

*Gemäss Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT darf der Bundesrat vom*

---

Zusatzkredit von 900 Millionen Franken rund 100 Millionen Franken für das Verzweigungsbauwerk zur Bergvariante nur freigeben, wenn der Bau zwischen dem Fusspunkt Amsteg und dem Kilometer 98.2 ("Knickpunkt") bis zum 31. März 2005 begonnen werden kann. Nach dem Erlass der Plangenehmigungsverfügung für das Auflageprojekt Uri 2003 vom 5. März 2004 erfolgte der Baubeginn der Teilabschnitte Gotthard Nord und Erstfeld am 19. Juli 2004. Damit ist die Bedingung des Parlaments erfüllt.

Der Vorsteher des UVEK und das BAV berichteten Ende 2004 über konstruktive Gespräche in der Behördendelegation Uri, die eine Wiederaufnahme des formellen Plangenehmigungsverfahrens für den Projektteil nördlich des Knickpunkts im Frühjahr 2005 ermöglichen sollten. Aufgrund dieser Ausführungen konnte die NEAT-Aufsichtsdelegation zur Kenntnis nehmen, dass sich das Klima entspannt hat und als konstruktiv bezeichnet werden kann. Sie unterstützt die vertrauensstärkenden Massnahmen. Dadurch werden weitere kostspielige Verzögerungen vermieden.

Mit dem Auflageprojekt Uri 2003 genehmigte das UVEK unter anderem das Verzweigungsbauwerk für die Linienführung «Uri Berg lang geschlossen». Im Zusatzkredit zum NEAT-Gesamtkredit von 900 Millionen Franken, der vom Parlament im Sommer 2004 bewilligt worden war, waren auch rund 100 Millionen Franken für dieses Verzweigungsbauwerk vorgesehen. Die ATG prüfte im Auftrag des BAV mögliche Einsparungen bei der Ausgestaltung des Verzweigungsbauwerkes. Die redimensionierte Version sieht verkürzte Längen der abzweigenden Röhren und den Wegfall der Demontagekaverne für die Tunnelbohrmaschine vor. Die Projektänderung führt zu Minderkosten von rund 39 Millionen Franken.

#### **NEAT-Zufahrtstrecken im Inland**

Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass die NEAT-Anschlüsse im Inland im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung von Bahngrossprojekten (ZEB) 2007 untereinander abgestimmt werden sollen.

#### **NEAT-Zufahrtstrecken im Ausland**

Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm Ende April 2005 zur Kenntnis, dass die Kapazitäten der nördlichen Zufahrtstrecken zur NEAT in Deutschland rechtzeitig bereitgestellt werden können. Allerdings ist heute die Gesamtfinanzierung nicht sichergestellt.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation beurteilt die Situation bei den südlichen Zufahrtstrecken in Italien gleich wie in der vergangenen Berichtsperiode und sieht für die parlamentarische Oberaufsicht keinen Handlungsbedarf. Das Parlament beschliesst im Rahmen der Beratungen zur Vorlage zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken über einen Planungskredit für die Evaluation der südlichen Zufahrtstrecken.

---

## **Prüfungen der Eidgenössischen Finanzkontrolle und des BAV**

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm die übers Ganze gesehen guten Prüfungsergebnisse der EFK zur Kenntnis. Sie gelangt im weitem zum Schluss, dass die Koordination der Prüfungen funktioniert und damit Prüfungslücken und Doppelspurigkeiten vermieden werden können. Die NEAT-Aufsichtsdelegation erkennt keinen Handlungsbedarf für die parlamentarische Oberaufsicht.*

*Die NEAT-Aufsichtsdelegation konnte sich in Zusammenhang mit dem Prüfungsprogramm für das Jahr 2005 vergewissern, dass dieses sich an der aktualisierten Risikoanalyse des BAV orientiert. Sie erwartet, dass aus den Prüfungen des BAV Empfehlungen und Massnahmen zuhanden der Ersteller resultieren, vor allem zur Verringerung des Risikopotenzials bei der Geologie, der Bahntechnik, der Organisation für die Inbetriebnahme und der Kostenentwicklung (Kompensationsplanung).*