

10.005

Oberaufsicht über den Bau der NEAT im Jahre 2009

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 2009

vom 28. April 2010

Sehr geehrte Damen und Herren Präsidenten
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben die Ehre, Ihnen gestützt auf Artikel 20 Absatz 5 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Gesetz, AtraG, SR 742.104) den Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte über ihre Tätigkeit im Jahr 2009 zu unterbreiten und bitten Sie, ihn zur Kenntnis zu nehmen.

Der Bericht gibt Auskunft über die wichtigsten Feststellungen der Delegation sowie deren Empfehlungen zuhanden Ihrer Kommissionen.

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

28. April 2010

Im Namen der NEAT-Aufsichtsdelegation
der eidgenössischen Räte

Der Präsident: Max Binder, Nationalrat
Der Vizepräsident: Filippo Lombardi,
Ständerat

Zusammenfassung

Einleitung

In ihrer 11. Berichtsperiode kann die NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) über erfreuliche Fortschritte bei der Umsetzung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), insgesamt stabile Kosten- und Terminprognosen und eine leichte Verringerung der Risiken berichten. Dies ist in erster Linie dem grossen Einsatz der Projektverantwortlichen und der Mitarbeitenden vor Ort zu verdanken. Für ihr tägliches Engagement gebührt ihnen Respekt und Anerkennung.

Projektaufsicht

Die NAD beurteilt im Rahmen ihrer Oberaufsicht, ob und wie der Bundesrat seine Aufsichtsfunktion im Bereich der Verwirklichung der NEAT wahrnimmt. Sie kann Empfehlungen an den Bundesrat, die Bundesverwaltung und andere Träger von Bundesaufgaben richten. Die Verantwortung für die unmittelbare Aufsicht und für Entscheide und Weisungen trägt ausschliesslich der Bundesrat.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht umfasst die aus Sicht der parlamentarischen Oberaufsicht wesentlichen Entwicklungen des Kalenderjahrs 2009, ergänzt um neuste Entwicklungen im 1. Quartal 2010. Er enthält die Feststellungen und Würdigungen der NAD zuhanden der Finanzkommissionen (FK), der Geschäftsprüfungskommissionen (GPK), der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) sowie der Finanzdelegation (FinDel). In den Bereichen Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine gibt er die Feststellungen und Beurteilungen des BAV aus dessen Standberichten zusammengefasst wieder und würdigt sie aus der Perspektive der parlamentarischen Oberaufsicht. Weitere Informationen zum Projektstand der einzelnen Werke können den auf der Internetseite des BAV zugänglichen Kurzfassungen der Standberichte entnommen werden.

Empfehlungen der NAD

In der Berichtsperiode hat die NAD eine Empfehlung an die KVF betreffend NEAT-Zufahrten in Süddeutschland gerichtet (siehe Anhang 1.1). Zuhanden der zuständigen Behörden und Träger von Bundesaufgaben hat sie sechs Empfehlungen beschlossen (siehe Anhang 1.2). Sie betreffen die Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel, die Inbetriebsetzung und Bahnstromversorgung auf der Achse Gotthard, den Kostenteiler und die Eigentumsübertragung von nicht dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen auf der Gotthard-Achse, die Abgrenzung zwischen NEAT-Projekten und NEAT-nahen Vorhaben, die Zufahrtstrecken in Süddeutschland sowie die LSVA-Einnahmen im FinöV-Fonds.

Projektkosten

Um die Vergleichbarkeit der Projektkostenprognosen und der Kostenänderungen seit der Zustimmung des Volkes zur FinöV-Vorlage im Jahre 1998 zu gewährleisten, sind die Kostenangaben im vorliegenden Bericht teuerungs- und leistungsbereinigt. Die Kostenangaben wurden mittels NEAT-Teuerungsindex (NTI) auf den Preisstand

1998 umgerechnet und die Leistungsbasis per Saldo um 586 Millionen (Preisstand 1998) reduziert. Seit 2008 nicht mehr enthalten sind der Zimmerberg-Basistunnel, der Hirzeltunnel und die Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard. Im 2009 hinzugekommen sind die Inbetriebsetzung der Achse Gotthard und die Betriebsvorbereitung der Achse Lötschberg.

Ende 2009 beträgt die Projektkostenprognose des BAV für das Gesamtprojekt NEAT 18,685 Milliarden Franken (Preisstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen). Sie ist stabil und setzt sich zusammen aus den Projektkostenprognosen der Ersteller (17,685 Milliarden) und einem Zuschlag des BAV für Kostenpositionen, die bei den Erstellern in den Risiken ausgewiesen sind (1,0 Milliarden Franken). Die Entwicklung der Projektkostenprognose seit 1998 im Umfang von 6,469 Milliarden Franken oder 53 Prozent ist zum grössten Teil auf Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik zurückzuführen (+46 Prozent). Weitere gewichtige Faktoren sind Mehrkosten bei der Vergabe und Ausführung (+20 Prozent), geologisch oder bautechnisch bedingte Änderungen (+17 Prozent) sowie Verbesserungen für die Bevölkerung und die Umwelt (+10 Prozent).

Die Projektkostenprognose für das Werk «Achse Gotthard» beträgt Ende 2009 12,159 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Seit 1998 ist sie um 4,443 Milliarden Franken oder gut 57 Prozent gestiegen, hauptsächlich aufgrund von Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik (+50 Prozent), Mehrkosten bei der Vergabe und Ausführung (+19 Prozent) sowie geologisch oder bautechnisch bedingten Änderungen (+15 Prozent). Die Erhöhung der Kostenprognose der Erstellergesellschaft AlpTransit Gotthard AG (ATG) gegenüber Ende 2008 um rund 281 Millionen Franken ist mit einer gleichzeitigen Verminderung des Gefahrenpotenzials von rund 405 Millionen Franken verbunden. Die Kostenentwicklung im Teilabschnitt Faïdo/Bodio, beim Projekt Bahntechnik und bei der Rohbauausrüstung des Gotthard-Basistunnels sowie bei der Bahntechnik des Ceneri-Basistunnels ist noch nicht konsolidiert. Die NAD geht deshalb davon aus, dass sich bis zum Projektabschluss weitere Risikopositionen in eine höhere Kostenprognose der ATG umwandeln werden.

Das Werk «Achse Lötschberg» wurde im Berichtsjahr provisorisch abgerechnet. Die Projektkostenprognose beträgt – inklusive der noch nicht abgerechneten Restleistungen – unverändert 4,247 Milliarden Franken (Preisbasis 1998). Die Projektkosten sind seit 1998 um 1,033 Milliarden Franken oder rund 32 Prozent gestiegen. Die NAD geht weiterhin davon aus, dass die definitive Schlussabrechnung der Projektkostenprognose entspricht.

Kosteneinsparungen

Aufgrund des fortgeschrittenen Projektstands der NEAT sind Kompensationen nur noch in einem kleinen Umfang möglich. Die Kostenprognose kann nicht mehr massgeblich reduziert werden. Die NAD bekräftigt ihre Erwartung an die ATG (Bau und Ausrüstung) und die SBB (Inbetriebsetzung), dass sie auch weiterhin Kompensationen mit kleinerem Sparpotenzial ernsthaft und regelmässig prüfen und umsetzen.

Viele kleine Einsparungen sind ein Ausdruck des wirtschaftlichen Umgangs mit den Finanzmitteln und tragen zu stabilen Endkosten bei.

Finanzierungskosten (Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen)

Per Ende 2009 belaufen sich die unabhängig von den Projektkosten ausgewiesenen Finanzierungskosten auf 3,567 Milliarden Franken (Preisstand aktuell). Davon machen die Teuerung rund 2,812 Milliarden Franken, die Bauzinsen 173 Millionen und die nicht rückforderbare Mehrwertsteuer 582 Millionen Franken aus. Innert Jahresfrist haben die Finanzierungskosten um 436 Millionen Franken zugenommen.

Da viele Werkverträge bereits einige Jahre in Kraft sind, gewinnt die Vertragsteuerung immer mehr an Bedeutung. Aufgrund der vom Parlament im Alpentransit-Finanzierungsbeschluss verankerten Möglichkeit, dass der Bundesrat die Verpflichtungskredite ohne Einbezug des Parlaments direkt um die ausgewiesene Teuerung erhöhen kann (Verpflichtungskrediterweiterungen), ist eine klare Ausscheidung von Projektkosten und von Finanzierungskosten bereits an der Quelle äusserst wichtig. Die NAD begrüsst deshalb, dass das BAV seine Aufsichts- und Prüftätigkeit in diesem Bereich intensiviert.

Risikoanalyse

Die Risikoanalyse dient unter anderem dazu, die Zuverlässigkeit der Prognosen über den weiteren Projektverlauf besser beurteilen zu können. Bei der Einschätzung, mit welcher Wahrscheinlichkeit gewisse Gefahren und Chancen eintreten werden, besteht Spielraum. Die diesbezüglichen Zahlenangaben sind als Grössenordnungen zu verstehen, die auf gewisse Trends hinweisen.

Die Risikoanalyse des BAV weist ein Gefahrenpotenzial von rund 1,6 Milliarden und ein Chancenpotenzial von rund –1,2 Milliarden Franken aus. Innert Jahresfrist ist das Gefahrenpotenzial um 0,1 Milliarden und das Chancenpotenzial um 0,3 Milliarden Franken gesunken.

Die grössten Risiken konzentrieren sich auf die Achse Gotthard. Die geologische Gefahr (Baugrund) hat deutlich abgenommen, die Gefahr von Projektänderungen hingegen zugenommen. Nach Überzeugung der NAD ist die bahntechnische Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels mit erheblichen finanziellen Risiken verbunden. Angesichts der enormen Komplexität dieses Projektes kommt deshalb der klaren Definition von Aufgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten aller Beteiligten und der präzisen Festlegung der Schnittstellen grösste Bedeutung zu. Die NAD hat dem UVEK deshalb im Oktober 2009 empfohlen, bei allen Projektverantwortlichen darauf hinzuwirken, dass sie diesen Aspekten volle Aufmerksamkeit schenken (vgl. Anhang 1.2). Das BAV und die ATG erarbeiten in Zusammenarbeit mit der SBB Massnahmen, um das Eintreten von Risiken vor den Ausführungsarbeiten zu verhindern oder zumindest im Ausmass zu reduzieren.

NEAT-Gesamtkredit

Der NEAT-Gesamtkredit beträgt 19,1 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Davon hat der Bundesrat 1,42 Milliarden Franken des Verpflichtungskredits «Achse Gotthard» und 340 Millionen Franken des Verpflichtungskredits «Reserven» noch nicht

freigegeben. Aufgrund der Projektkostenentwicklung bei der Achse Gotthard wird der Bundesrat voraussichtlich Ende 2010 eine Tranche des gesperrten Kredits freigegeben.

Der Gesamtkredit deckt die Projektkostenprognose des BAV (Überdeckung 415 Millionen Franken) und gut 25 Prozent des ausgewiesenen Gefahrenpotenzials. Das BAV geht aus heutiger Sicht davon aus, dass die NEAT bis Projektende ausfinanziert ist. Die NAD geht aufgrund der Risikoanalyse des BAV weiterhin von einem kreditbezogenen Restrisiko aus.

Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um 2,440 Milliarden Franken (Preisstand aktuell) für aufgelaufene Finanzierungskosten (Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) erweitert. Damit haben Parlament und Bundesrat bisher zusammen 21,540 Milliarden Franken (Preisstand aktuell) an Verpflichtungskrediten für die NEAT gesprochen.

Das BAV schätzt den Finanzierungsbedarf für die NEAT bis Projektende einschliesslich der bisher angefallenen und prognostizierten Finanzierungskosten unverändert auf rund 24 Milliarden Franken (Preisstand aktuell). Die NAD hält fest, dass es sich bei diesem Betrag um eine Schätzung handelt. Zeitliche Verzögerungen bei den Inbetriebnahmetermeninen, höhere Index- und Vertragsteuerungen oder höhere Zinsen könnten schliesslich auch zu höheren Finanzierungskosten führen.

FinöV-Fonds

Aufgrund der aktuellen Fondssimulation (Basis Rechnung 2009) kann das Fondsreglement sowohl in Bezug auf die Bevorschussungslimite als auch in Bezug auf die Rückzahlungsbestimmungen eingehalten werden. Allerdings muss der Bundesrat bei den Rückzahlungsbestimmungen von einer zweijährigen Verschiebung Gebrauch machen. Der Zeitpunkt für den Beginn der Rückzahlung der Bevorschussung im FinöV-Fonds ist gemäss Willen des Parlaments an den Inbetriebnahmetermin des Gotthard-Basistunnels geknüpft.

Bei der Beurteilung von Massnahmen zur Optimierung der NEAT sind neben den Kosten- und Terminprognosen vor allem die im FinöV-Fonds knapp verfügbaren Mittel relevant. Die NAD wird die weiteren Entwicklungen bei der LSV (Auswirkungen des Bundesgerichtsentscheids zugunsten des Bundes, des Konsolidierungsprogramms und der Einnahmenprognosen) weiterverfolgen. In Bezug auf die Mittelverwendung sollten nach Ansicht der NAD diejenigen Bahn-Projekte Vorrang haben, die dem Bau, dem Betrieb und der Kapazitätsauslastung der NEAT dienen (Ausbau der NEAT-Zufahrten auf der Gotthard-Achse im Rahmen von ZEB sowie Anpassung der Tunnelhöhen und –weiten auf der Gotthard Achse im Rahmen des Konzepts Bahn 2030).

Termine

Die Unsicherheit der Prognose des Inbetriebnahmetermins für den Gotthard-Basistunnel hat sich dank der erfreulichen Vortriebsleistungen im Berichtsjahr weiter reduziert. Der aus heutiger Sicht prognostizierte Inbetriebnahmetermin im

Dezember 2017 (unverändert) könnte sich bestenfalls auf Mitte 2016, im schlimmsten Fall auf Ende 2019 verschieben. Der Hauptdurchschlag in der Oströhre des Gotthard-Basistunnels wird von der ATG auf den 15. Oktober 2010 prognostiziert, jener in der Weströhre im Frühjahr 2011 erwartet. Bei den Bauabläufen des Rohbaus sowie zwischen Abschluss des Rohbaus und dem Start des Bahntechnikbaus bestehen zeitliche Reserven. Die ATG trifft derzeit im Rahmen der Optimierung des Gesamtterminprogramms Abklärungen für eine frühere Inbetriebnahme im Jahr 2016.

Die NAD weist mit Nachdruck darauf hin, dass die Einhaltung der Kosten gegenüber der Einhaltung der Termine absolute Priorität hat. Dies entspricht dem Willen des Parlaments, das den Kreditrahmen für die NEAT verbindlich festgelegt und gleichzeitig bewusst auf eine rechtliche Fixierung des Zeitpunkts für die Inbetriebnahme der einzelnen NEAT-Werke verzichtet hat. Einer Beschleunigung des Terminprogramms mit dem Ziel einer früheren Eröffnung bereits im 2016 steht die NAD kritisch gegenüber. Massnahmen, die zur Sicherung des Inbetriebnahmetermins Ende 2017 geprüft werden, müssen strikt kostenneutral sein. Bei der Beurteilung möglicher terminsichernder Massnahmen ist zudem eine Gesamtbetrachtung anzustellen, die neben der NEAT auch die Zufahrtstrecken mit einbezieht, alle Vor- und Nachteile berücksichtigt sowie Kosten und Nutzen umfassend analysiert.

Beim Ceneri-Basistunnel haben sich Unsicherheiten bei der Terminprognose kaum verändert. Der aus heutiger Sicht prognostizierte Inbetriebnahmetermin im Dezember 2019 könnte sich bestenfalls auf Mitte 2018 (Veränderung gegenüber Prognose Ende 2008: 6 Monate früher), schlimmstenfalls auf Dezember 2022 (unverändert) verschieben.

Gotthard-Basistunnel: Bau, Ausrüstung und Bahntechnik

Die NAD ist erfreut über den Projektstand am Gotthard. Der Niederbruch im Abschnitt Faido vom März 2010 zeigt allerdings, dass weiterhin geologische Risiken bestehen, die grössere finanzielle Folgen nach sich ziehen können.

Die NAD wertet die von den Beteiligten getroffenen Massnahmen zur Bewältigung des enorm komplexen Einbaus der Bahntechnik positiv. Mit der Klärung der Schnittstellen und der Rollen aller Beteiligten wurde ihren Empfehlungen Rechnung getragen. Trotzdem erachtet die NAD die Bahntechnik weiterhin als sehr grosses Kostenrisiko. Dementsprechend wird sie die Realisierung dieses Loses auch künftig mit grösster Aufmerksamkeit begleiten und sich laufend über den Projektfortschritt, die Chancen und Risiken sowie die Kostenentwicklung orientieren lassen.

Ceneri-Basistunnel: Bau, Ausrüstung und Bahntechnik

Die NAD hat mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass gegen die Vergabe des Bauhauptloses 852 des Ceneri-Basistunnels keine Beschwerde eingereicht wurde. Dies lässt den Schluss zu, dass die ATG die nötigen Lehren aus der Vergabe des Bauloses Erstfeld gezogen hat. Damit konnte ein erhebliches Termin- und Kostenrisiko abgewendet werden.

Der Vorbereitung der Bahntechnik kommt auch beim Ceneri-Basistunnel grosses Gewicht zu. Die NAD wird ihr Augenmerk vor allem darauf richten, ob die Erfahrungen aus dem Gotthard-Basistunnel optimal umgesetzt und mögliche Synergien genutzt werden.

Arbeitssicherheit und -bedingungen

Die NAD unterstützt die Anstrengungen des Seco, die Regelungen des Arbeitsgesetzes konsequent durchzusetzen. Sie ermutigt das Seco und die Suva, sich weiterhin dafür einzusetzen, damit die Unternehmen auf den Baustellen des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften und den Erholungspausen im Interesse eines wirksamen Gesundheitsschutzes und der Unfallprävention die nötige Aufmerksamkeit schenken. Die NAD begrüsst die Anstrengungen der ATG, die Unfallhäufigkeit weiter auf das sich selbst gesetzte ambitionöse Ziel zu senken.

Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der Gotthard-Achse

Mit der Vereinbarung vom November 2009 zwischen Bund und SBB sind die nötigen Grundlagen für eine termin- und kostengerechte Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels geschaffen worden. Die NAD misst der Überwachung der Kosten angesichts der raschen technischen Entwicklung grosse Bedeutung zu.

Projektabschluss Lötschberg

Die NAD nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der provisorischen Bauabrechnung des Lötschberg-Basistunnels der Nachweis einer korrekten Verbuchung und Mittelverwendung aus dem FinöV-Fonds erbracht worden ist.

Die BLS Netz AG wird das Tunnelleitsystem des Lötschberg-Basistunnels (Gesamtsteuerung von Lüftung, Wasser, Strom, Toren, Lautsprechern etc.) bereits in den nächsten Jahren ersetzen. Damit soll der Unterhalt vereinfacht und die Wirtschaftlichkeit erhöht werden. Die NAD hat zur Kenntnis genommen, dass die Kosten dem ordentlichen Budget der BLS und nicht dem NEAT-Gesamtkredit angelastet werden. Es ist aus Sicht der NAD unabdingbar, diese Erfahrungen bei der Planung und Ausführung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels einzubringen, damit eine solch kurze Lebensdauer von Projektteilen künftig möglichst vermieden wird.

NEAT-Anschlüsse

Die NAD weist auf die Bedeutung der NEAT-Zufahrtstrecken in der Schweiz hin. Ihrer Auffassung nach ist denjenigen Infrastruktur-Projekten Priorität einzuräumen, die den Betrieb der NEAT unterstützen. Sie denkt dabei insbesondere an die nördlichen und südlichen Zufahrtstrecken der NEAT im Inland im Rahmen von ZEB und dem weiteren Ausbau im Rahmen des Konzepts Bahn 2030.

Was die Zusammenarbeit zwischen Italien und der Schweiz betrifft, nimmt die NAD zur Kenntnis, dass Italien den Gotthard-Anschluss nach wie vor als vorrangig betrachtet. Es beabsichtigt, die geplanten Infrastrukturen bis ins Jahr 2016 zu realisieren, darunter der Ausbau der Strecke Chiasso–Monza auf vier Gleise.

Beunruhigt zeigt sich die NAD hingegen über den Stand der Arbeiten in Deutschland. Angesichts der Milliardeninvestitionen, die die Schweiz für die NEAT aufbringt, muss der Bundesrat gegenüber Deutschland auf der Einhaltung der Vereinbarung aus dem Jahre 1996 bestehen. Sie hat dem Bundesrat empfohlen, seinen politischen Einfluss geltend zu machen und gegenüber Deutschland mit Nachdruck auf die zentrale Bedeutung der termingerechten Verfügbarkeit des durchgehenden Ausbaus zwischen Karlsruhe und Basel für den internationalen Nord-Süd-Schieneverkehr hinzuweisen. Der Vorsteher des UVEK teilt die Bedenken der NAD. Diese erwartet demnächst eine detaillierte Antwort des Departementvorstehers über die Ergebnisse seines kürzlich erfolgten Treffens mit dem Deutschen Verkehrsminister.

Die NAD empfiehlt der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) mit Nachdruck, sich der Risiken bei den NEAT-Anschlüssen in Süddeutschland (Verzögerungen, Finanzierung, Einhaltung der Vereinbarung zwischen der Schweiz und Deutschland) näher anzunehmen und – analog dem Treffen der KVF des Nationalrats mit italienischen Parlamentariern im Berichtsjahr – demnächst auch eine direkte Kontaktnahme mit deutschen Parlamentariern ins Auge zu fassen (vgl. Anhang 1.1).

Ausblick

Mit fortschreitendem Projektverlauf verschiebt sich der Fokus der Oberaufsicht über den Bau der NEAT. Seit der Inbetriebnahme der Lötschberg-Basislinie Ende 2007 stehen die Arbeiten auf der Gotthard-Achse im Vordergrund. Mit dem Hauptdurchschlag beim Gotthard-Basistunnel, dem Abschluss des Vortriebs und des Rohbaus wird in nächster Zukunft ein entscheidendes Etappenziel erreicht. Für die Kosten- und Termineinhaltung ist der Einbau der Bahntechnik das wohl kritischste Projektelement. Beim Ceneri-Basistunnel stehen die letzte grosse Vergabe (Bahntechnik) und der Ausbruch der Tunnelröhre in geologisch anspruchvollem Gestein an. Die Inbetriebsetzungsphase wird am Ende zeigen, ob die einzelnen Projektelemente reibungslos zu einem Gesamtsystem zusammengefügt werden können, das den betrieblichen und verkehrspolitischen Anforderungen genügt. Die NAD setzt sich im Rahmen ihrer Schwerpunkte seit längerem kritisch mit diesen Herausforderungen auseinander. Sie wird die Planungs-, Vergabe- und Umsetzungsarbeiten aufmerksam weiterbegleiten und dabei auf die wertvollen Erfahrungen, die sie beim Lötschberg-Basistunnel und dem bisherigen Projektverlauf beim Gotthard-Basistunnel gesammelt hat, zurückgreifen.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
I. Einleitung	13
II. Aufsicht und Organisation	16
1 Projektauf sicht über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)	16
1.1 Zuständigkeiten	16
1.2 Verhältnis der parlamentarischen Oberaufsicht zur bundesrätlichen Aufsicht über die NEAT	16
2 NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD)	16
2.1 Rechte, Pflichten und Handlungsinstrumente	16
2.2 Empfehlungen der NAD	17
2.3 Zusammensetzung	18
2.4 Aussprachen, Besichtigungen vor Ort und Kontakte zu den Kantonsregierungen	19
2.5 Berichterstattung der NAD	20
2.5.1 Tätigkeitsbericht	20
2.5.2 Mündliche Berichterstattung in den Stammkommissionen	20
2.6 Berichterstattung des Bundesrats, der EFK, des BAV und der Ersteller an die NAD	20
2.6.1 Beschlüsse des Bundesrats	20
2.6.2 Berichte der EFK	21
2.6.3 NEAT-Standberichte des BAV	22
2.6.4 Sonder- und Ergänzungsprüfungen des BAV	22
2.6.5 Ereignisberichte der Ersteller	23
2.6.6 Geschäftsberichte der Ersteller	24
2.7 Organisation	24
2.7.1 Bundesamt für Verkehr (BAV)	24
2.7.2 AlpTransit Gotthard AG (ATG)	24
III. Schwerpunkt Projektsteuerung: Kosten, Kredite und Termine	26
3 Kosten und Einsparungen	26
3.1 Unterscheidung von Projektkosten und Finanzierungskosten	26
3.2 Projektkosten	27
3.2.1 Gesamtprojekt NEAT	27
3.2.2 Projektauf sicht	30
3.2.3 Achse Lötschberg	30
3.2.4 Achse Gotthard	30
3.2.5 Ausbau Surselva	33
3.2.6 Anschluss Ostschweiz	33
3.2.7 Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	34
3.2.8 Streckenausbauten Achse Lötschberg	34
3.2.9 Streckenausbauten Achse Gotthard	34
3.2.10 Würdigung der NAD	34

3.3	Kosteneinsparungen	35
3.3.1	Projektoptimierungen der Ersteller	35
3.3.2	Projektoptimierungen der SBB	36
3.3.3	Würdigung der NAD	36
3.4	Finanzierungskosten	36
3.4.1	Teuerung	37
3.4.2	NEAT-Teuerungsindex (NTI): Stand und Entwicklung	37
3.4.3	Vertragsteuerung	38
3.4.4	Finanzierungskostenprognose	39
3.4.5	Würdigung der NAD	39
4	Risikoanalyse	39
4.1	Risiken des Gesamtprojekts NEAT	39
4.1.1	Gefahrenpotenzial	41
4.1.2	Chancenpotenzial	42
4.2	Risiken ausserhalb des Projekts NEAT	42
4.3	Terminrisiken	42
4.4	Würdigung der NAD	42
5	NEAT-Gesamtkredit und Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)	43
5.1	Verpflichtungskredite und Voranschlagskredite	43
5.2	NEAT-Gesamtkredit	44
5.2.1	Stand Ende 2009	44
5.2.2	Überdeckung	44
5.2.3	Reservefreigaben	45
5.2.4	Verpflichtungskrediterweiterungen	45
5.2.5	Finanzbedarf bis Projektende	45
5.2.6	Verpflichtungskreditbewirtschaftung	46
5.2.7	Würdigung der NAD	46
5.3	Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)	47
5.3.1	Voranschlagskredite und Finanzplan	47
5.3.2	Fondssimulation und Liquiditätsplanung	48
5.3.3	LSVA-Einnahmen	48
5.3.4	Würdigung der NAD	49
6	Termine	50
6.1	Terminziele	50
6.2	Terminprognosen und -risiken	50
6.2.1	Projektaufsicht	51
6.2.2	Achse Lötschberg und Ausbauten	51
6.2.3	Gotthard-Basistunnel	51
6.2.4	Ceneri-Basistunnel	52
6.2.5	Streckenausbauten Achse Gotthard	53
6.2.6	Übrige Werke	53
6.3	Würdigung der NAD	53

IV. Schwerpunkt Tunnelbau: Vergaben, Bau und Ausrüstung	55
7 Gotthard-Basistunnel: Bau und Ausrüstung	55
7.1 Projektstand in den einzelnen Abschnitten	55
7.2 Risiken, finanzielle und terminliche Auswirkungen	55
7.3 Talsperrensicherheit	56
7.4 Würdigung der NAD	56
8 Gotthard-Basistunnel: Bahntechnik	56
8.1 Projektstand	56
8.2 Besuch der NAD bei der Alpiq in Olten	57
8.3 Risiken, finanzielle und terminliche Auswirkungen	57
8.4 Würdigung der NAD	58
9 Ceneri-Basistunnel: Bau, Ausrüstung und Bahntechnik	58
9.1 Projektstand	58
9.2 Vergabe Bauhauptlos 852	59
9.3 Bahntechnik: Vorbereitungen zur Ausschreibung	59
9.4 Würdigung der NAD	60
10 Arbeit auf den NEAT-Baustellen	60
10.1 Arbeitssicherheit	60
10.2 Arbeitsbedingungen	61
10.3 Würdigung der NAD	62
V. Schwerpunkt Betrieb: Inbetriebnahme und Betrieb	63
11 Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der Gotthard-Achse	63
11.1 Inbetriebsetzung und Bahnstromversorgung auf der Achse Gotthard	63
11.2 Risiken, finanzielle und terminliche Auswirkungen	63
11.3 Würdigung der NAD	64
12 Achse Lötschberg	64
12.1 BLS Netz AG und Projektabschluss	64
12.2 Beschaffung neues Leitsystem	65
12.3 Würdigung der NAD	65
VI. Schwerpunkt NEAT-Umfeld	66
13 NEAT-Anschlüsse	66
13.1 NEAT-Anschlüsse in Süddeutschland	66
13.2 Südliche Zufahrtstrecken im Tessin und in Italien	67
13.3 Ausbauten auf der Nord-Süd-Achse im Rahmen von ZEB und von Bahn 2030	67
13.4 Würdigung der NAD	68
VII. Schlusswort und Ausblick	69

Verzeichnis der Anhänge

Empfehlungen der NEAT-Aufsichtsdelegation	
1.1 Empfehlungen an Stammkommissionen	70
1.2 Empfehlungen an Bundesbehörden und Träger von Bundesaufgaben	71
Rechtsgrundlagen und Botschaften mit Bezug zur NEAT	
2.1 Übersicht über die rechtlichen Grundlagen	74
2.2 Übersicht über Botschaften und Berichte des Bundesrats	80
Parlamentarische Vorstösse	
3 Parlamentarische Vorstösse, Fragen und Initiativen mit Bezug zur NEAT	81
Bundesratsbeschlüsse und Berichte von EFK, BAV und Erstellern mit Bezug zur NEAT	
4.1 Übersicht über die Bundesratsbeschlüsse	82
4.2 Übersicht über die Ereignisberichte der Ersteller	85
4.3 Übersicht über die Prüfungen und Notizen der EFK	86
4.4 Übersicht über die Prüfungen des BAV	87
Kosten	
5.1 Zusammensetzung der leistungsbereinigten Projektkostenprognose der Ersteller Ende 2009: Abbildung und Tabelle	88
5.2 Entwicklung der Projektkostenprognose der Ersteller und des BAV 1998–2007 (nicht leistungsbereinigt) und 1998–2009 (leistungsbereinigt)	90
Kredite	
6.1 Entwicklung des NEAT-Gesamtkredits seit 1998: Abbildung, Tabelle und Anmerkungen	93
6.2 Fondssimulation Stand Rechnung 2009	101
Zuständigkeiten	
7 Zuständigkeiten bei der Verwirklichung der NEAT	102
Verzeichnis	
8 Abkürzungsverzeichnis	104

Bericht

I. Einleitung

In ihrer 11. Berichtsperiode kann die NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) über erfreuliche Fortschritte bei der Umsetzung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), insgesamt stabile Kosten- und Terminprognosen und eine leichte Verringerung der Risiken berichten.

Der *Lötschberg-Basistunnel* ist seit der Aufnahme des fahrplanmässigen Vollbetriebs vor gut zwei Jahren eine Erfolgsgeschichte, nicht zuletzt wegen des volkswirtschaftlichen Nutzens, den die schnelle Zugverbindung zwischen den Kantonen Bern und Wallis generiert. Rund 63 500 Güter- und Personenzüge haben den Basistunnel seit Ende 2007 durchquert bei einer Tunnelauslastung von 77 Prozent. Die Zuverlässigkeit der Infrastruktur ist mit über 99 Prozent weiterhin sehr hoch. Seit April 2009 hat die BLS Netz AG den Unterhalt über die gesamte Lötschberg-Basisstrecke als Rechtsnachfolgerin der BLS AlpTransit AG (BLS AT) übernommen. Die im 1. Halbjahr 2009 erstellte provisorische Bauabrechnung des Werkes Achse Lötschberg bestätigt die korrekte Verwendung der vom Bund erhaltenen Mittel.

Vom *Gotthard-Basistunnel* sind Mitte April 2010 gut 95 Prozent durchörtert, was im Jahresvergleich einer Leistung von rund 16 Kilometern entspricht. Damit konnte ein Vorsprung auf den Zeitplan erreicht werden, der als Reservepolster zur Sicherung der Termine eingesetzt werden kann. Nach dem heutigen Stand der Vortriebsarbeiten wird die fahrplanmässige kommerzielle Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels unverändert auf den Fahrplanwechsel Dezember 2017 prognostiziert. In Bezug auf die Phasen Rohbau, Ausbau und bahntechnische Ausrüstung wurden wichtige Meilensteine erreicht.

- Gotthard Nord: Auf der offenen Strecke im Kanton Uri wurden die Schüttungsarbeiten für das Bahntrasse abgeschlossen, die Arbeiten an diversen Kunstbauten (Brücken, Durchlässe etc.) aufgenommen und mit den ersten Vorbereitungsarbeiten für das Bahntechnikgebäude in Erstfeld begonnen.
- Teilabschnitt Erstfeld: Die Durchschläge in der Oströhre (Juni 2009) und in der Weströhre (September 2009) sind je ein halbes Jahr früher als geplant erfolgt.
- Abschnitt Amsteg-Sedrun: Der Rohbau wurde von den Tunnelbauunternehmern abgenommen und ist bereit für den Einbau der Bahntechnik.
- Teilabschnitt Sedrun: Der Vortrieb Richtung Süden und der Innenausbau der Multifunktionsstelle gehen zügig voran.
- Teilabschnitt Faido: Nachdem Anfang 2009 die Piora-Zone erfolgreich gemeistert werden konnte, unterquerten die Tunnelbauarbeiten im September 2009 die Grenze vom Kanton Tessin zum Kanton Graubünden. Die Endausbauarbeiten an der Multifunktionsstelle werden parallel zum Vortrieb ausgeführt. Zwischen Sedrun und Faido müssen die Mineure in den kommenden Monaten noch rund 2,4 Kilometer ausbrechen. Die in der Weströhre im März 2010 überraschend angetroffene Störzone führt zwar zu einem rund viermonatigen Unterbruch der Vortriebsarbeiten, allerdings ohne Auswir-

kungen auf das Terminprogramm und den Inbetriebnahmetermin (Fahrplanwechsel Dezember 2017). Gemäss ATG wird der Durchschlag zum Abschnitt Sedrun und damit der Hauptdurchschlag des Basistunnels in der Ost- röhre am 15. Oktober 2010, in der Weströhre im Frühjahr 2011 erfolgen.

- Teilabschnitt Bodio: Der Rohbau der Einspurröhre West ist bereit für den Einbau der Bahntechnik. Die Einspurröhre Ost wird weiterhin für die Ver- und Entsorgung der Bauarbeiten im Abschnitt Faido benutzt.
- Bahntechnik: Mitte 2010 beginnt ab dem Installationsplatz in Biasca die logistisch komplexe Ausrüstung der Weströhre Bodio mit der Bahntechnik (Fahrbahn, Fahrleitung, Telekomanlagen und Stromversorgung), dies nachdem die seit Herbst 2009 laufenden Vorbereitungsarbeiten abgeschlossen worden sind.

Der *Ceneri-Basistunnel* ist mit einer Länge von 15,4 Kilometern zwischen dem Nordportal Vigana bei Camorino und dem Südportal in Vezia bei Lugano nach dem Gotthard- und dem Lötschberg-Basistunnel zurzeit das drittgrösste Tunnelprojekt in der Schweiz. Mitte April 2010 sind rund 19,5 Prozent ausgebrochen. Mitte Juni 2009 erfolgte die Vergabe des Hauptloses für die Bauarbeiten im Ceneri-Basistunnel, der Werkvertrag wurde Mitte Oktober unterzeichnet. Im August 2009 hat beim Portal in Vigana der Sprengvortrieb – der zum Teil unter der Autobahn durchführt – begonnen. Ende 2009 waren die Bauarbeiten für den Fensterstollen Sigirino und die Installationskaverne des Tunnels abgeschlossen. Im März 2010 wurden in Sigirino die Sprengarbeiten für den Vortrieb am Haupttunnel und in Vezia die Vortriebsarbeiten beim Südportal in Angriff genommen. Für die Ausschreibung des letzten grossen Loses – der bahntechnischen Ausrüstung des Ceneri-Basistunnels – laufen die Vorbereitungen. Die kommerzielle Inbetriebnahme ist unverändert auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 vorgesehen.

Im November 2009 genehmigte der Bundesrat die Vereinbarung mit der SBB für die *Inbetriebsetzung der Achse Gotthard*. In Pollegio erfolgte gleichzeitig der Spatenstich für die Betriebsleitzentrale der SBB, von der aus der Zugverkehr im Gotthard-Basistunnel und in der ganzen Südschweiz gelenkt werden wird.

Die NEAT ist auf gutem Wege, fertig gebaut ist sie noch lange nicht. Bis zum Projektabschluss sind noch einige Herausforderungen zu meistern: Beim Gotthard-Basistunnel sind dies der Abschluss des Vortriebs und des Rohbaus sowie der Einbau der Bahntechnik – dem für die Kosten- und Termineinhaltung auf der Gotthard-Achse kritischsten Projektelement. Beim Ceneri-Basistunnel fordern die Vergabe der Bahntechnik sowie die kosten- und termingerechte Fertigstellung des Tunnels die Projektverantwortlichen. All diese Arbeiten sind mit Risiken und Unabwägbarkeiten verbunden.

Mitte Juni 2009 hat Werner Marti das Amt des Verwaltungsratspräsidenten der ATG übernommen. Ende 2009 wurde Herr Peter Füglistaler zum neuen Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV) gewählt. Er wird Anfang Juni 2010 die Nachfolge des abtretenden Direktors Max Friedli übernehmen. Die NAD dankt Herrn Friedli für sein Engagement, mit dem er die Verwirklichung der NEAT vorangetrieben und die Arbeit der NAD offen und konstruktiv unterstützt hat.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht umfasst die aus Sicht der parlamentarischen Oberaufsicht wesentlichen Entwicklungen des Kalenderjahrs 2009, ergänzt um neuste Entwicklungen im 1. Quartal 2010. Er enthält die Feststellungen und Würdigungen der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidg. Räte (NAD) zuhanden der Finanzkommissionen (FK), der Geschäftsprüfungskommissionen (GPK), der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) sowie der Finanzdelegation (FinDel). In den Bereichen Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine gibt er die Feststellungen und Beurteilungen des BAV aus dessen Standberichten zusammengefasst wieder und bewertet sie aus der Perspektive der parlamentarischen Oberaufsicht. Weitere Informationen zum Projektstand der einzelnen Werke können den auf der Internetseite des BAV zugänglichen Kurzfassungen der Standberichte entnommen werden.

II. Aufsicht und Organisation

1 **Projektaufsicht über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)**

1.1 **Zuständigkeiten**

Bundesrat und Parlament haben die Aufgabe, den vom Volk im Jahr 1992 erteilten Auftrag zum Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) umzusetzen. Die wichtigsten Aufgaben des Parlaments, des Bundesrats, der zuständigen Bundesbehörden, der Betreiber und der Ersteller sind aus Anhang 7 ersichtlich.

1.2 **Verhältnis der parlamentarischen Oberaufsicht zur bundesrätlichen Aufsicht über die NEAT**

Die Aufsichtstätigkeiten von Parlament und Bundesrat orientieren sich am Prinzip der Gewaltenteilung. Die NAD beurteilt im Rahmen ihrer Oberaufsicht, ob und wie der Bundesrat seine Aufsichtsfunktion im Bereich der Verwirklichung der NEAT wahrnimmt. Die Oberaufsicht der NAD ist selektiv und setzt Schwerpunkte. Die unmittelbare Aufsicht des Bundesrats ist umfassend, abschliessend und lückenlos.

Die NAD hat keine Entscheid- oder Weisungsbefugnisse. Sie kann Empfehlungen an den Bundesrat, die Bundesverwaltung und andere Träger von Bundesaufgaben richten. Die Verantwortung für Aufsicht, Entscheide und Weisungen trägt ausschliesslich der Bundesrat.

2 **NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD)**

2.1 **Rechte, Pflichten und Handlungsinstrumente**

Der NAD stehen die gleichen Rechte (Informationsrechte) und Pflichten (Pflicht zur Wahrung des Amtsgeheimnisses) wie der Finanz- und der Geschäftsprüfungsdelegation zu.¹ Sie verfügt von Gesetzes wegen über klar definierte Handlungsinstrumente, um Einfluss auf die Beaufsichtigten bzw. den politischen Entscheidungsprozess zu nehmen. Sie kann zu Beratungsgegenständen der parlamentarischen Kommissionen Anträge stellen und Stellung nehmen. Sie richtet konkrete Empfehlungen an ihre Stammkommissionen (FK, GPK und KVF) und die FinDel, falls sie Handlungsbedarf in deren Zuständigkeitsbereich ortet. Schliesslich kann sie Empfehlungen an die verantwortlichen Behörden richten. Diese informieren die NAD über deren Umsetzung. Weitere Einzelheiten können den letzten Tätigkeitsberichten

¹ Art. 20 Abs. 3 Satz 3 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Gesetz, AtraG, SR 742.104)

der NAD entnommen werden. Darin hat sich die NAD ausführlich zu den verschiedenen Aspekten ihrer Rechte, Pflichten und Handlungsinstrumente geäußert.²

2.2 Empfehlungen der NAD

In der Berichtsperiode hat die NAD eine Empfehlung an ihre Stammkommissionen gerichtet (siehe Anhang 1.1):

- *Empfehlung 10.01 an die KVF vom 15. April 2010: NEAT-Zufahrten in Süddeutschland (vgl. Ziff. 13)*

Zuhanden der zuständigen Behörden und Träger von Bundesaufgaben hat sie sechs Empfehlungen beschlossen (siehe Anhang 1.2):

- *Empfehlung an BAV und SBB vom 3. Februar 2009: Inbetriebsetzung und Bahnstromversorgung auf der Achse Gotthard, Projektoptimierung (vgl. Ziff. 11)*
- *Empfehlung an BAV vom 15. April 2009: Kostenteiler und Eigentumsübertrag von nicht dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen auf der Gotthard-Achse*
- *Empfehlung an BAV vom 15. April 2009: Abgrenzung zwischen «NEAT-Vorhaben» und «NEAT-nahen Vorhaben» und deren Finanzierung*
- *Empfehlung an UVEK vom 2. Oktober 2009: Minimierung der Risiken aus Projektänderungen und zusätzlichen Bestellungen bei der Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel (vgl. Ziff.8)*
- *Empfehlung an Bundesrat vom 16. November 2009: LSVA-Einnahmen (vgl. Ziff. 5.3)*
- *Empfehlung an Bundesrat vom 16. November 2009: NEAT-Zufahrten in Deutschland (vgl. Ziff. 13)*

Aus dem vorliegenden Bericht selbst resultieren keine zusätzlichen Empfehlungen der NAD an ihre Stammkommissionen bzw. an die zuständigen Behörden und Träger von Bundesaufgaben.

Das BAV informierte die NAD an ihrer August-Tagung über die Umsetzung ihrer beiden Empfehlungen ans BAV vom 15. April 2009:

Kostenteiler und Eigentumsübertrag von nicht dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen auf der Gotthard-Achse

Die vertieften Abklärungen mit der ATG und der SBB haben gezeigt, dass nicht verwendbare Objekte auf den Zeitpunkt des Bauendes hin grundsätzlich zurückgebaut werden müssen. Unter bestimmten baurechtlichen und finanziellen Bedingungen haben jedoch Dritte – meistens Kantone oder Gemeinden – die Möglichkeit, durch Vereinbarungen mit der ATG solche Objekte zu erwerben. Grundsätzlich sei

² Tätigkeitsberichte der NAD vom 24. April 2009 (BB1 2009 5465), vom 23. April 2008 (BB1 2008 3697) und vom 7. Mai 2007 (BB1 2007 3473).

die ATG gehalten, frühzeitig mit Dritten über den Kostenteiler zu verhandeln, allerdings fehle dazu normalerweise ein wirksames Druckmittel zur zeitlichen Beeinflussung dieses Prozesses. Das BAV sieht keine Anhaltspunkte, um hier einzuwirken. Zudem geht das BAV davon aus, dass unter Berücksichtigung allfälliger Investitionen für den Rückbau keine Mehrkosten zu Lasten des Bundes entstehen. Die NAD hat davon Kenntnis genommen.

Abgrenzung zwischen NEAT-Aufträgen (Finanzierung über FinöV) und NEAT-nahen Aufträgen (Finanzierung über andere Finanzierungsgefäße)

Das BAV hat Mitte 2009 eine Liste zusammengestellt, aus der finanziell transparent ersichtlich ist, dass zahlreiche NEAT-nahen Objekte existieren, welche meist nicht über die NEAT finanziert werden sollen. Ersichtlich sind auch Objekte, deren Finanzierung aktuell noch unklar ist. Die NAD hat von diesen Informationen Kenntnis genommen und geht davon aus, dass die erstellte Objektliste mit den NEAT-nahen Aufträgen inhaltlich weitergeführt wird und von ihr bei Bedarf eingesehen werden kann.

2.3 Zusammensetzung

Die FK, GPK und KVF beider Räte delegieren je zwei Mitglieder in die NAD. Der Vorsitz wechselt jährlich zwischen einem Mitglied des Nationalrats und des Ständerats. Im Übrigen konstituiert sich die NAD selbst.³

Die Zusammensetzung der NAD im Jahr 2009 ist aus Tabelle 1 ersichtlich:

³ Art. 20 Abs. 4 AtraG

Zusammensetzung der NEAT-Aufsichtsdelegation im Jahr 2009

	Kommission für Verkehr- und Fernmeldewesen (KVF)	Geschäftsprüfungs- kommission (GPK)	Finanzkommission (FK)
Nationalrat	Andrea Hämmerle (SP/GR) Peter Föhn (SVP/SZ)	Max Binder** (SVP/ZH) Sep Cathomas (CVP/GR)	Fabio Abate (FDP/TI) Louis Schelbert (GP/LU)
Ständerat	Rolf Büttiker* (FDP/SO) Filippo Lombardi*** (CVP/TI)	Hansruedi Stadler (CVP/UR) bis Ende Mai 2010 Hans Hess (FDP/OW)	Ernst Leuenberger (SP/SO) im Amt verstorben Didier Berberat (SP/NE) seit November 2009 This Jenny (SVP/GL)
<p>* Präsident im 2009 ** Vize-Präsident im 2009 und Präsident im 2010 *** Vize-Präsident im 2010</p>			

Seit Anfang 2010 amtieren Nationalrat Max Binder als Präsident und Ständerat Filippo Lombardi als Vizepräsident. Auf Ende Mai 2010 hat Ständerat Hansruedi Stadler seinen Rücktritt aus dem Ständerat bekannt gegeben. Seine Nachfolge in der NAD wird durch die GPK des Ständerates bestimmt. Die NAD wird vom Sekretariat der parlamentarischen Aufsicht über Finanzen und AlpTransit (SPFA) unterstützt.

2.4 Aussprachen, Besichtigungen vor Ort und Kontakte zu den Kantonsregierungen

Die NAD trat im Jahr 2009 zu fünf ordentlichen Tagungen und drei Sondersitzungen während der Sommer- und der Wintersession zusammen. Ihre April-Tagung führte sie im Kanton Solothurn, ihre Oktober-Tagung im Kanton Graubünden durch. Sie besuchte die Alpiq in Olten, wo sie sich von den Vertretern der Transtec Gotthard über den Einbau der Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel orientieren liess. Im Herbst besichtigte sie die von der NEAT unterfahrene Talsperre Santa Maria beim Lukmanierpass und führte ihre ordentliche Sitzung in Flims durch. Mit den Vertretern der Regierungen der Kantone Solothurn und Graubünden fanden Gespräche statt.

In den ersten vier Monaten des Jahres 2010 hat die NAD zudem zwei ordentliche Tagungen (eine davon in Zürich) und eine Sondersitzung abgehalten.

Mit dem Vorsteher des UVEK führte die NAD Aussprachen zu folgenden strategischen Themen im Verantwortungsbereich des Bundesrats und des Departements:

- NEAT: Bahntechnische Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels

- FinöV-Fonds: LSVA-Einnahmen, Konsolidierungsprogramm, Liquiditätsplanung und Auswirkungen auf Bauprogramme der FinöV-Projekte, namentlich der NEAT.
- NEAT-Umfeld: NEAT-Zufahrten in Deutschland
- NEAT-Umfeld: Geplante EU-Verordnung zum Eisenbahn-Güterverkehr

Die Vertreter der EFK, des BAV und der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) sowie des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung der ATG standen der NAD während ihren Sitzungen für die Klärung und Vertiefung von Spezialfragen zur Verfügung. An einzelnen Tagungen waren Vertreter der Geschäftsleitungen der BLS, der BLS AT sowie der SBB für Aussprachen anwesend. Vertreter der Suva und des Seco orientierten über die Arbeitsbedingungen, die Arbeitssicherheit und die Einhaltung des Arbeitsgesetzes auf den NEAT-Baustellen. Das Bundesamt für Energie (BFE) informierte über die Auswirkungen der NEAT auf die Talsperrensicherheit, die Eidg. Zollverwaltung (EZV) über die Massnahmen des Bundes bezüglich des Bundesverwaltungsgerichtsentscheids zur LSVA vom 21. Oktober 2009.

2.5 Berichterstattung der NAD

2.5.1 Tätigkeitsbericht

Die NAD legt den Aufsichtskommissionen (FK und GPK) sowie den betroffenen Fachkommissionen (KVF) beider Räte jährlich einen Bericht über ihre Aufsichtstätigkeit vor.⁴ Die FinDel erhält den Bericht zur Information. Die Berichterstattung im Parlament wird jährlich abwechselnd durch die GPK bzw. durch die FK übernommen, im Jahr 2010 durch die FK. Der Tätigkeitsbericht bezweckt, stufengerecht und frühzeitig auf risikoreiche Entwicklungen beim Bau der NEAT aufmerksam zu machen.

2.5.2 Mündliche Berichterstattung in den Stammkommissionen

Während des vergangenen Jahres berichteten die Mitglieder der NAD in ihren Stammkommissionen laufend mündlich über die Ergebnisse der Sitzungen der NAD. Die Anregungen aus deren Diskussionen wurden von der NAD, in den Bereichen, in denen sie zuständig ist, aufgenommen.

2.6 Berichterstattung des Bundesrats, der EFK, des BAV und der Ersteller an die NAD

2.6.1 Beschlüsse des Bundesrats

Die NAD erhält sämtliche Beschlüsse und Aussprachepapiere des Bundesrates, die einen Bezug zur NEAT aufweisen, einschliesslich der Stellungnahmen der Departement-

⁴ Art. 20 Abs. 5 AtrAG

mente.⁵ Sie werden der NAD laufend zur Kenntnisnahme zugestellt.⁶ In der Berichtsperiode befasste sich die NAD mit sechs Beschlüssen bzw. Aussprachepapieren des Bundesrats (vgl. Liste in Anhang 4.1)

2.6.2 Berichte der EFK

Die NAD erhält sämtliche Prüfberichte mit Zusammenfassungen der EFK, die einen Bezug zur NEAT aufweisen (inklusive sämtlicher Akten und Stellungnahmen der geprüften Stelle).⁷ Die Berichte der EFK werden der NAD regelmässig zugestellt. Zudem liefert die EFK der NAD halbjährlich ihre Stellungnahme zum Standbericht des BAV. Schliesslich erhält die NAD zu Beginn jedes Jahres eine Analyse der Berichte der Prüfungsorgane des vergangenen Jahres sowie das Protokoll der von der EFK geleiteten Koordinationssitzung mit den Prüforganen.

Im Jahr 2009 und den ersten Monaten des Jahres 2010 befasste sich die NAD mit 10 Notizen der EFK an die NAD (vgl. Liste in Anhang 4.3). Für die Oberaufsicht relevant sind insbesondere folgende Prüfungsergebnisse:

Wirksame Projektsteuerung und Aufsicht der NEAT beim BAV

Die EFK hat beim BAV Anfang 2009 geprüft und beurteilt, ob beim Projekt NEAT eine wirksame Aufsicht und Projektsteuerung durch das BAV besteht. Das Gesamtergebnis der Prüfung zeigte ein gutes Bild. Die Aufsichtstätigkeit des BAV funktioniert insgesamt gut und ist angemessen. Spürbar positiv wirkt sich die Erfahrung vom Lötschberg-Basistunnel auf die Aufsicht und Steuerung beim Gotthard- und beim Ceneri-Basistunnel aus.

Ordnungsmässige Werkvertragsumsetzung beim Ceneri-Basistunnel durch die ATG

Im Sommer 2009 hat die EFK bei der ATG in Sigirino und Camorino geprüft und beurteilt, ob die Vertragsumsetzung bei den Werkverträgen des Ceneri Basistunnels ordnungsgemäss durchgeführt wird. Die EFK konnte die Ordnungsmässigkeit anhand der Prüfung von acht Werkverträgen im Umfang von 320 Millionen Franken bestätigen.

Ordnungsgemässer Abschluss der Restarbeiten und sichergestellte Garantieüberwachung beim NEAT-Werk «Achse Lötschberg»

Die EFK hat im Spätsommer 2009 bei der BLS Netz AG eine Prüfung zum Thema Vertragsmanagement und Garantieüberwachung der noch auszuführenden Restarbeiten aus dem NEAT-Werk «Achse Lötschberg» durchgeführt. Dabei wurde einerseits beurteilt, ob die Übergabe der Geschäftsakten – inklusive Rechten und Pflichten – der ehemaligen Erstellersgesellschaft an die Nachfolgerin BLS Netz AG hinsichtlich der Restarbeiten ordnungsgemäss abgewickelt werden. Andererseits

⁵ Art. 20 Abs. 3 AtraG in Verbindung mit Art. 154 Abs. 2 ParlG.

⁶ Art. 20 Abs. 3 AtraG in Verbindung mit Art. 154 Abs. 3 ParlG.

⁷ Art. 20 Abs. 3 AtraG in Verbindung mit Art. 154 Abs. 3 ParlG und Art. 14 Abs. 1 und 2 des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1967 über die Eidgenössische Finanzkontrolle (FKG; SR 614.0).

wurden das Vertragsmanagement und die Garantieüberwachung anhand von laufenden Geschäften geprüft.

Die EFK kam zum Ergebnis, dass die vom BAV aktiv begleitete Übergabe der Geschäftsakten sowie der Rechte und Pflichten ordnungsgemäss erfolgt ist. Mit Blick auf die vertragskonforme Erbringung und Kontrolle der Restarbeiten waren die Vorgaben, Ressourcen und Instrumente durch die BLS AG weitgehend bereitgestellt und einsatzbereit. Das BAV hat der EFK bestätigt, dass auch aus ihrer Sicht der Übergang von der BLS AT auf die BLS Netz AG ordnungsgemäss erfolgt ist. Sichergestellt sei auch die integrale und rechtzeitige Ausführung der Restarbeiten und der Garantieüberwachungen (vgl. Ziff. 12.1).

Prozess Änderungswesen

Aufgrund von Anpassungen im Prozess des Änderungswesens und bei der prioritären Behandlung der Änderungsdossiers durch die ATG und das BAV existieren aus Sicht der EFK per Ende 2009 bessere Voraussetzungen für eine ordnungs- und rechtmässige Abwicklung dieser Geschäfte als noch vor einem Jahr. Innert Jahresfrist wurde die Summe aller unerledigten Änderungen (Ende 2008 rund 1,8 Milliarden Franken) um rund 350 Millionen Franken reduziert. Zwar ist noch eine grosse Zahl von Pendenzen aus dem Änderungswesen abzarbeiten. Die EFK geht allerdings davon aus, dass diese von den Beteiligten unter den veränderten Gegebenheiten zügig behandelt werden und sich dadurch deutlich reduzieren lassen.

2.6.3 NEAT-Standberichte des BAV

Das UVEK erstattet der NAD jeweils Ende März bzw. Ende September Bericht über den Fortschritt der Bauarbeiten und die Entwicklung der Kosten.⁸ Die Berichterstattung erfolgt in Form eines standardisierten NEAT-Standberichts. Die Kurzfassung des Standberichts wird vom BAV veröffentlicht und den FK, GPK, KVF und der FinDel zur Verfügung gestellt. Im 2009 befasste sich die NAD mit zwei NEAT-Standberichten des BAV (Projektstand 31. Dezember 2008 und 30. Juni 2009). Mitte April 2010 nahm sie den NEAT-Standbericht 2009/II des BAV (Projektstand 31. Dezember 2009) zur Kenntnis.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht stützt sich auf die Angaben zum Stand bzw. zur Entwicklung des NEAT-Projekts sowie auf die Risikoabschätzung des BAV im NEAT-Standbericht 2009/II (Projektstand Ende 2009).

2.6.4 Sonder- und Ergänzungsprüfungen des BAV

Das BAV erläutert der NAD an jeder Sitzung die Ergebnisse der von ihr durchgeführten Sonder- und Ergänzungsprüfungen. In der Berichtsperiode liess sich die NAD über sieben abgeschlossene Prüfungen orientieren (vgl. Liste in Anhang 4.4).

⁸ Art. 3 des Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss; BBl 2008 8555).

Anfang 2010 nahm sie vom Gesamtbericht über alle im Jahre 2009 durchgeführten Prüfungen Kenntnis. Für die Oberaufsicht relevant sind insbesondere folgende Prüfungsergebnisse:

Gotthard-Basistunnel, Sedrun/Faido: Risiken Baugrund, Bauleistik und Bautechnik

Das BAV kam zum Schluss, dass die Risikosituation in den Bereichen Baugrund, Bauleistik und Bautechnik durch die ATG vollständig erfasst wird. Relevante Gefahren sind Projektänderungen seitens der Bahntechnik und SBB Infrastruktur, Schnittstellen sowie Claimfreudigkeit der Unternehmer. Die durch ATG geplanten Massnahmen wurden als zielführend und angemessen beurteilt. Handlungsbedarf wurde erkannt bei der Quantifizierung der Restrisiken. Die Terminrisiken sind zwar dank Fortschritten bei den Tunnelrohbauarbeiten gesunken und die Inbetriebsetzung im Jahr 2017 ist höchst wahrscheinlich. Die mutmassliche Endkostenprognose der ATG hingegen ist seit Ende 2008 angestiegen, während sich die Kostenrisiken nur unwesentlich reduziert haben (vgl. Ziff. 4).

Ceneri-Basistunnel, Los 852: Risiken Baugrund, Bauleistik und Bautechnik sowie Vergabe Bauarbeiten (Verfahren und Offertvergleich)

Das BAV stellte im Rahmen seiner Prüfungen fest, dass die ATG die Risikosituation beim Werk Gotthard vollständig erfasst. Neben den geologischen Ungewissheiten in den verbleibenden Vortrieben Sedrun, Faido und Ceneri-Basistunnel werden Projektänderungen seitens Bahntechnik und SBB Infrastruktur als relevante Gefahren betrachtet. Die durch die ATG bereits umgesetzten oder geplanten Massnahmen wurden als zielführend und angemessen eingestuft. Die schwerpunktmässig beim Ceneri-Basistunnel geprüften Themen haben zu überwiegend positiven Ergebnissen geführt. So hält sich die ATG beim Vergabewesen strikte an die Submissionsgesetzgebung und verfügt über geeignete Prozesse beim Vertragsmanagement, um Vergabeverfahren von der Ausschreibung bis zum Zuschlag korrekt durchzuführen. Diese Prozesse sorgen für Transparenz und Nachvollziehbarkeit (vgl. Ziff. 9).

Achse Gotthard: Bahntechnik und Betriebsvorbereitung

Das BAV hat festgestellt, dass die Rollenverteilung von SBB und ATG zweckmässig geregelt ist. Die entsprechenden Projektorganisationen wurden aufgebaut. Die Planungen und Arbeiten von SBB und ATG sind auf Kurs. Insgesamt sind die Voraussetzungen für eine fristgerechte Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Herbst 2017 gegeben. Trotz positiver Gesamtbetrachtung bestehen nach wie vor erhebliche Kosten- und Terminrisiken. Zudem ist in gewissen Belangen noch Optimierungspotenzial bei der Umsetzung der geschaffenen organisatorischen Voraussetzungen festzustellen. Es wurden Empfehlungen gerichtet an die Adresse der SBB (Organisation, Terminplanung und Risikobetrachtung) und an die Adresse der ATG (Änderungswesen, Schnittstellen und Risikoanalyse) (vgl. Ziff. 8 und 11).

2.6.5 Ereignisberichte der Ersteller

Bei Eintreten eines ausserordentlichen Ereignisses informieren die Ersteller bzw. die Betreiber unverzüglich das BAV und dieses die NAD in Form von schriftlichen Ereignisberichten. In der Berichtsperiode befasste sich die NAD mit zwei Ereignis-

berichten der ATG (vgl. Anhang 4.2). Um den Informationsfluss von den Erstellern über das BAV zur NAD zu optimieren, hat das BAV im Herbst 2009 die entsprechenden Regelungen aktualisiert.

2.6.6 Geschäftsberichte der Ersteller

Die NAD nahm den Geschäftsbericht der ATG und letztmals den Geschäftsbericht der BLS AT für das Jahr 2008 zur Kenntnis.

Die aktienrechtliche Revisionsstelle der ATG und BLS AT stellte für beide Gesellschaften fest, dass die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns Gesetz und Statuten entsprechen. Des Weiteren prüfte die Revisionsstelle bei beiden Gesellschaften die Abstimmung zwischen den Angaben im FinöV-Fonds, der Bilanz und dem Projektcontrolling. Bei der BLS AT wurde bei Projektabschluss eine Differenz zwischen Finanz- und Projektbuchhaltung von 8 Millionen Franken ausgewiesen, die durch eine detaillierte Analyse des BAV schliesslich weitgehend bereinigt werden konnte. Bei der ATG wird das BAV eine vergleichbare Abstimmung über die bisherige Bauzeit vornehmen.

Die Ergebnisse der Berichte und der Berichterstattungen des Bundesrates, der EFK, des BAV und der Ersteller an die NAD sind in den vorliegenden Tätigkeitsbericht eingeflossen und in den Würdigungen der NAD zu den entsprechenden Kapiteln berücksichtigt.

2.7 Organisation

2.7.1 Bundesamt für Verkehr (BAV)

Max Friedli, Direktor des BAV, tritt Ende Mai 2010 in den Ruhestand. Mehr als 16 Jahre lang hat er die schweizerische Verkehrspolitik massgeblich geprägt. Die Steuerung und Aufsicht der NEAT gehörte dabei zu seinen zentralen Aufgaben. Er begleitete die NEAT seit den politischen Auseinandersetzungen um deren Finanzierung und Redimensionierung in den 1990er Jahren. Überzeugt vom Projekt setzte er sich während seiner Amtszeit für dessen erfolgreiche Umsetzung gerade auch in schwierigen Phasen ein. Die NAD dankt Herrn Friedli für sein Engagement, mit dem er die Verwirklichung der NEAT vorangetrieben und die Arbeit der NAD offen und konstruktiv unterstützt hat.

Zum neuen Direktor des BAV hat der Bundesrat Herrn Peter Füglistaler, zurzeit Leiter Finanzen und Recht der SBB Infrastruktur, gewählt. Er wird sein Amt Anfang Juni 2010 übernehmen.

2.7.2 AlpTransit Gotthard AG (ATG)

Mitte Juni 2009 hat Werner Marti das Amt des Verwaltungsratspräsidenten der ATG übernommen. Er trat die Nachfolge von Hans-Kaspar Dick an, der auf diesen Zeitpunkt aus Altersgründen aus dem Verwaltungsrat zurückgetreten ist.

Im Zusammenhang mit der Organisation der ATG führte die NAD eine Aussprache mit dem neuen Verwaltungsratspräsidenten über das Thema externer Mandate von Verwaltungsratsmitgliedern. Ausschlaggebend für die Vermeidung von Interessenskonflikten ist, dass die Mitglieder des Gremiums, das für die wichtigen strategischen Entscheide verantwortlich ist, gegenüber den in der Planung und Ausführung von Untertagebauten tätigen Unternehmen unabhängig sind. Zur Sicherstellung der Unabhängigkeit des Verwaltungsrats bestehen Schranken. So muss beispielsweise ein Mitglied in den Ausstand treten, wenn in einer bestimmten Angelegenheit Zweifel über seine Unparteilichkeit bestehen. Trotzdem könnte es sich als problematisch erweisen, wenn ein Verwaltungsratsmitglied weitere Mandate innehat. So könnten wichtige Insiderinformationen über die künftige Strategie an ein interessiertes Unternehmen gelangen und diesem gegenüber seinen Konkurrenten einen Informationsvorsprung verschaffen, was eine Wettbewerbsverfälschung darstellen würde. Aus diesem Grund hat die NAD ein Interesse daran, dass die Unabhängigkeit der Mitglieder des strategischen Organs der NEAT-Bauherrschaft auch weiterhin gewahrt wird. Um die Unabhängigkeit seiner Mitglieder zu stärken, hat der Verwaltungsrat der ATG im Herbst 2009 auf Antrag seines neuen Verwaltungsratspräsidenten ein Verfahren eingeführt, das vor der Annahme allfälliger Mandate zum Zuge kommt. Die NAD hat davon im positiven Sinne Kenntnis genommen.

III. Schwerpunkt Projektsteuerung: Kosten, Kredite und Termine

3 Kosten und Einsparungen

3.1 Unterscheidung von Projektkosten und Finanzierungskosten

Die *Projektkosten* enthalten die von den Projektverantwortlichen beeinflussbaren Kosten. Sie werden über den NEAT-Gesamtkredit finanziert. Die entsprechenden Verpflichtungskredite und Zusatzkredite werden vom Parlament beschlossen.

Die *Finanzierungskosten* (Aufwendungen für Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer) liegen ausserhalb des direkten Einflussbereichs der Projektverantwortlichen und sind deshalb nicht Bestandteil der Projektkosten. Sie werden über Kredit-erweiterungen zum NEAT-Gesamtkredit finanziert, die – gemäss Willen des Parlaments – vom Bundesrat beschlossen werden.

Im Zusammenhang mit den Projektkosten werden im vorliegenden Bericht folgende Begriffe verwendet:

- *Ursprüngliche Kostenbezugsbasis 1998 (UKB 98)*: Im Jahr 1998 wurde mit der Zustimmung des Volkes zur FinöV-Vorlage die rechtliche Grundlage für die NEAT angepasst. Mit den im Rahmen der Vorlage gutgeheissenen Investitionen wurde die Basis für den weiteren Projektverlauf gelegt. Die damaligen Kostenprognosen wurden als ursprüngliche Kostenbezugsbasen 1998 festgelegt. Sie basieren auf dem Preisstand April 1998.
- *Projektkostenprognose der Ersteller*: Die Ersteller ermitteln gemäss NEAT-Controlling-Weisung (NCW) mindestens halbjährlich die mutmasslichen Endkosten. Sie enthalten sämtliche Kosten, die aus aktueller Sicht für das Gesamtvorhaben bis zur Abrechnung auflaufen werden, unter anderem Anteile aus Kostenvoranschlägen, Vertragssummen sowie auch eine Schätzung der verbleibenden Restkosten. Darin nicht enthalten sind Risikopositionen. Die Ersteller verfügen über keine Reserven.
- *Projektkostenprognose des BAV*: Damit die Projektkostenprognose das wahrscheinlichste Szenario abbildet, ergänzt das BAV seit 2007 die Projektkostenprognose der Ersteller mit weiteren Kostenpositionen, die bei den Erstellern in den Risiken enthalten sind.

Um die Vergleichbarkeit der Projektkostenprognosen mit den ursprünglichen Kostenbezugsbasen zu gewährleisten und die Kostenänderungen seit 1998 unabhängig von entfallenen und neu hinzugekommenen Projektelementen ausweisen zu können, werden die Kostenangaben teuerungs- und leistungsbereinigt.

Zur Teuerungsbereinigung werden die Kostenangaben mittels NEAT-Teuerungsindex (NTI) auf den Preisstand 1998 umgerechnet.

Zur Leistungsbereinigung wurden die ursprünglichen Kostenbezugsbasen 1998 (12,757 Milliarden Franken) per Saldo um 568 Millionen auf 12,189 Milliarden Franken reduziert (alle Angaben Preisstand 1998). Die Bereinigung erfolgte in zwei Schritten (siehe Tab. 2):

- *Im Jahr 2008: Das Parlament hat am 16. September 2008 aus dem NEAT-Projekt die Elemente Zimmerberg-Basistunnel (exkl. das bereits realisierte Verzweigungsbauwerk Nidelbad), die Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie (Hirzeltunnel) und die Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard gestrichen (Reduktion der UKB 98 um 1,193 Milliarden Franken).⁹*
- *Im Jahr 2009: Die ursprünglich nicht geplante Vereinbarung zur Betriebsvorbereitung Lötschberg und die Ende 2009 vom Bundesrat verabschiedete Vereinbarung mit der SBB zur Inbetriebsetzung (Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung) der Achse Gotthard wurden neu berücksichtigt (Aufstockung der UKB 98 um 625 Millionen Franken).*

3.2 Projektkosten

3.2.1 Gesamtprojekt NEAT

Projektkostenprognosen der Ersteller

Die von den Erstellern der NEAT per 31. Dezember 2009 gemeldeten Projektkostenprognosen betragen 17,685 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Das entspricht einer Steigerung um 334 Millionen Franken gegenüber der Projektkostenprognose von Ende 2008 (vgl. Tab. 2 und Abb. 1).

Gemessen an der leistungsbereinigten ursprünglichen Kostenbezugsbasis 1998 von 12,189 Milliarden Franken ist die Projektkostenprognose der Ersteller innert 11 Jahren um insgesamt 5,496 Milliarden Franken bzw. um 45 Prozent gestiegen.

Projektkostenprognose des BAV

In den letzten Jahren haben sich die Projektkostenprognosen der Ersteller stetig erhöht. Das BAV geht davon aus, dass es den Erstellern noch nicht gelungen ist, sämtliche erforderlichen Leistungen in ihren Projektkostenprognosen zu berücksichtigen und so deren Zuverlässigkeit zu erhöhen. Weil diese damit nicht das wahrscheinlichste Szenario abbilden, ergänzt sie das BAV mit weiteren Kostenpositionen im Betrag von 1,0 Milliarden Franken. Diese werden bei den Erstellern in den Risiken ausgewiesen. Das führt zu einer Projektkostenprognose des BAV von 18,685 Milliarden Franken (Preisstand 1998).

Gemessen an der leistungsbereinigten ursprünglichen Kostenbezugsbasis 1998 ist die Projektkostenprognose des BAV innert 11 Jahren um insgesamt 6,496 Milliarden Franken bzw. um 53 Prozent gestiegen. Die wesentlichen Gründe für die Änderungen sind Bestellungsänderungen des Bundes und Projektänderungen der Ersteller (vgl. Abb. 2).

⁹ Tätigkeitsbericht der NAD vom 24. April 2009 (BBl 2009 5465), Ziff. 3

Tabelle 2

Gesamtprojekt NEAT: Leistungsbereinigung der ursprünglichen Kostenbezugsbasen 1998 und Entwicklung der leistungsbereinigten Projektkostenprognose seit 1998 und seit Ende 2008

Werke	UKB	Leistungs- bereinigung 2008+2009 leistungsbereinigt	UKB	Kosten- prognose 31.12.2008	Kosten- prognose 31.12.2009	Kosten- entwicklung 2008–2009	Kosten- entwicklung 1998–2009
	1998		1998				
Projektaufsicht	76		76	98	97	-1	+21
Achse Lötschberg	3 214		3 214	4 247	4 247		+1 033
Achse Gotthard	7 716		7 716	11 878	12 159	+281	+4 443
– Gotthard	6 324		6 324	9 675	9 743	+68	+3 419
– Ceneri	1 393		1 393	2 203	2 416	+213	+1 023
Ausbau Surselva	123		123	112	112		-11
Anschluss Ostschweiz	992	-893	99	99	99		
Ausbauten St. Gallen –Arth-Goldau	86		86	101	83	-18	-3
Streckenausbauten Achse Lötschberg	250	+110	360	376	374	-2	+14
Streckenausbauten Achse Gotthard	300	+215	515	440	515	+75	
Projektkosten- prognose Ersteller	12 757	-568	12 189	17 351	17 685	+334	+5 496
Kostenpositionen BAV ¹⁰				1 334	1 000	-334	+1 000
Projektkosten- prognose BAV¹¹	12 757	-568	12 189	18 685	18 685	+0	+6 496

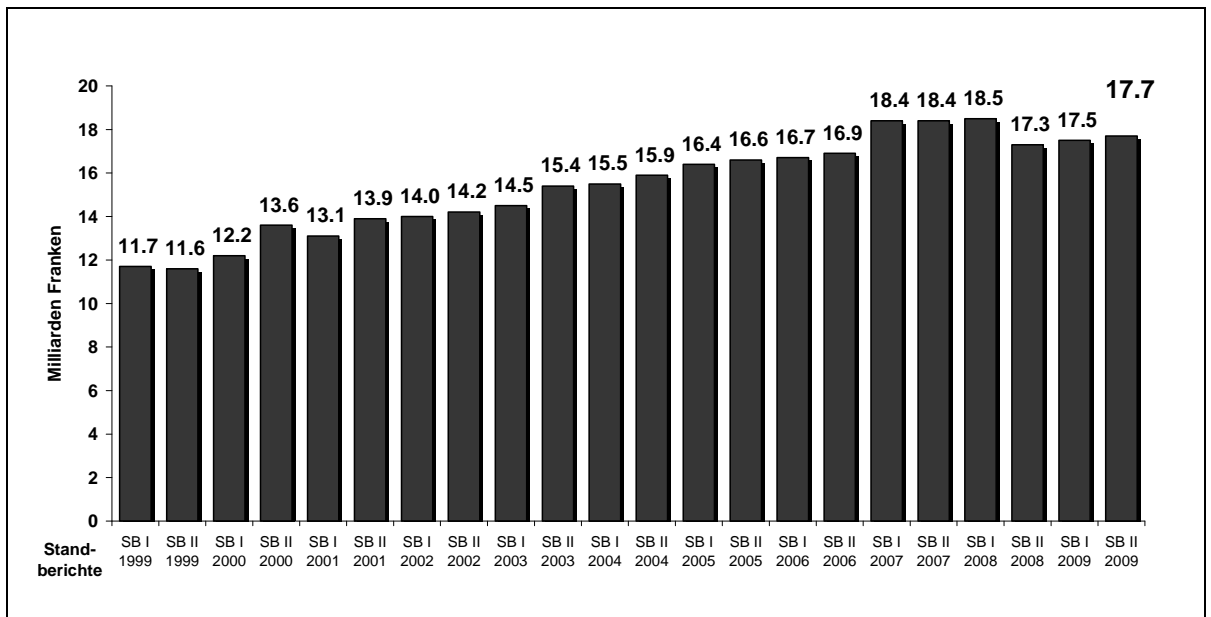
Quelle: NEAT-Standberichte 2009/I und 2009/II des BAV, 1. Januar – 31. Dezember 2009, Hauptbericht, Angaben in Milliarden Franken (Preisstand 1998), gerundet

Legende: UKB = ursprüngliche Kostenbezugsbasen

¹⁰ Durch BAV ergänzte Kostenpositionen, welche in den Prognosen der Ersteller nicht enthalten sind, aber in deren Risikoanalyse ausgewiesen werden.

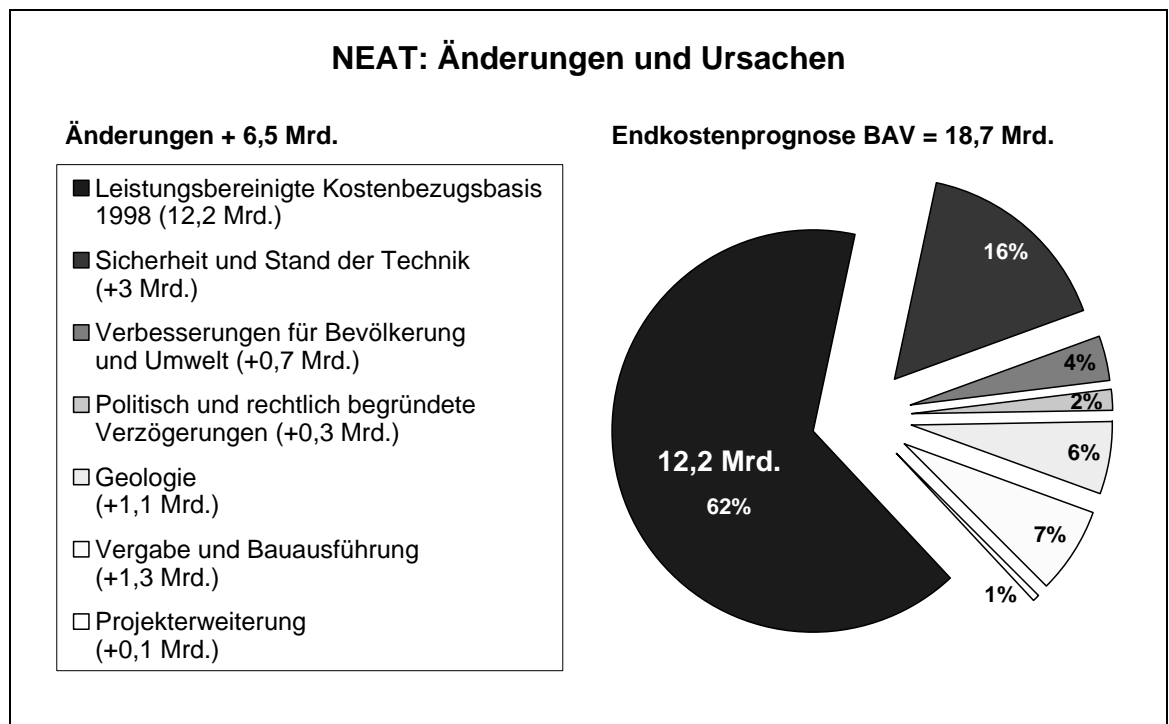
¹¹ Nach Einschätzung BAV mit grösster Wahrscheinlichkeit zu erwartende Gesamtprojektkosten bis Projektende.

Gesamtprojekt NEAT: Entwicklung der leistungsbereinigten Projektkostenprognose der Ersteller 1999–2009



Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Hauptbericht Seite 78, Angaben in Milliarden Franken (Preisstand 1998), gerundet

Gesamtprojekt NEAT: Leistungs- und Kostenänderungen seit 1998 auf Basis der Projektkostenprognose des BAV



Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Hauptbericht Seite 111, in Milliarden Franken (Preisstand 1998), gerundet

3.2.2 Projektaufsicht

Die Erfahrungen bei der Abrechnung des Werkes «Achse Lötschberg» zeigen, dass zwei Jahre nach Inbetriebnahme weniger Restarbeiten anfallen als erwartet. Dies führt dazu, dass sich auch die Aufsichtstätigkeit des BAV reduziert. Die mutmasslichen Endkosten für das Werk «Projektaufsicht» werden vom BAV neu auf 97 Millionen Franken (Preisbasis 1998) prognostiziert. Dies entspricht einer Reduktion innert Jahresfrist um eine Million Franken.

3.2.3 Achse Lötschberg

Das Werk «Achse Lötschberg» wurde im Berichtsjahr provisorisch abgerechnet. Die BLS Netz AG meldet eine unveränderte Projektkostenprognose in Höhe von insgesamt 4,247 Milliarden Franken (Preisbasis 1998). Davon sind bereits 4,225 Milliarden Franken durch die Vorgängerorganisation BLS AlpTransit AG (BLS AT) definitiv abgerechnet worden. Für die verbleibenden, noch nicht definitiv abgerechneten Projektgruppen werden aufgrund von nicht abgeschlossenen, risikobehafteten Restleistungen noch Kosten in Höhe von rund 22 Millionen Franken prognostiziert. Aufgrund des hohen definitiv abgerechneten Anteils (rund 99 Prozent) beurteilt das BAV die Endkostenprognose als zuverlässig. Es geht davon aus, dass das Werk – unter Einbezug der noch nicht definitiv abgerechneten Restleistungen – mit 4,247 Milliarden Franken (Preisstand 1998) als Endkosten abgerechnet werden kann.

Gegenüber der ursprünglichen Kostenbezugsbasis betragen die Änderungen unverändert 1,033 Milliarden Franken (Preisbasis 1998). Über die Entwicklung der Projektkostenprognose seit 1998 und deren Zusammensetzung gibt der letztjährige Tätigkeitsbericht der NAD detailliert Auskunft.¹²

3.2.4 Achse Gotthard

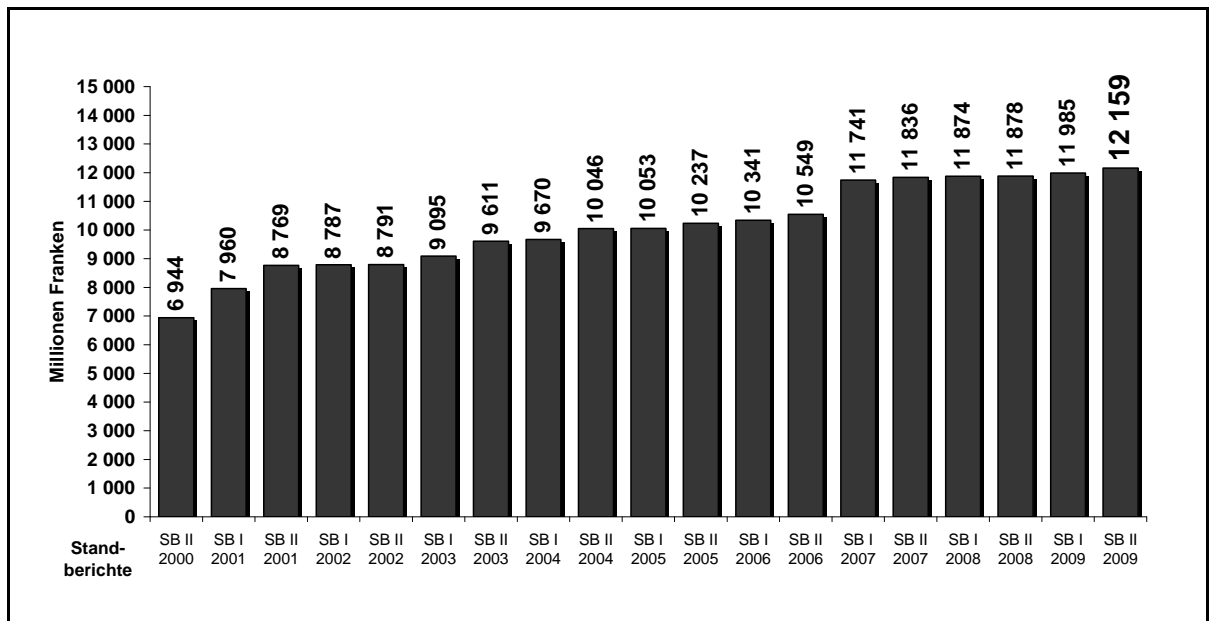
Die Erstellergesellschaft ATG weist für das Werk «Achse Gotthard» eine Projektkostenprognose von 12,159 Milliarden Franken (Preisstand 1998) aus (vgl. Tab. 2 und 4 sowie Abb. 3 und 4). Dies sind 281 Millionen Franken mehr als Ende 2008. Im Vergleich zur ursprünglichen Kostenbezugsbasis 1998 ergeben sich Änderungen von 4,443 Milliarden Franken bzw. 57 Prozent, hauptsächlich aufgrund von Projektänderungen.

Das BAV weist darauf hin, dass die Erhöhung der Kostenprognose der ATG seit Ende 2008 um rund 281 Millionen Franken mit einer gleichzeitigen Verminderung des Gefahrenpotenzials von rund 405 Millionen Franken verbunden ist. Knapp 70 Prozent des reduzierten Gefahrenpotenzials sind damit effektiv eingetreten bzw. werden neu als Kosten ausgewiesen.

Die Leistungs- und Kostenänderungen seit 1998 auf der Achse Gotthard sind aus Abbildung 4 ersichtlich, die Anteile der einzelnen Faktoren an der Kostensteigerung aus Tabelle 3.

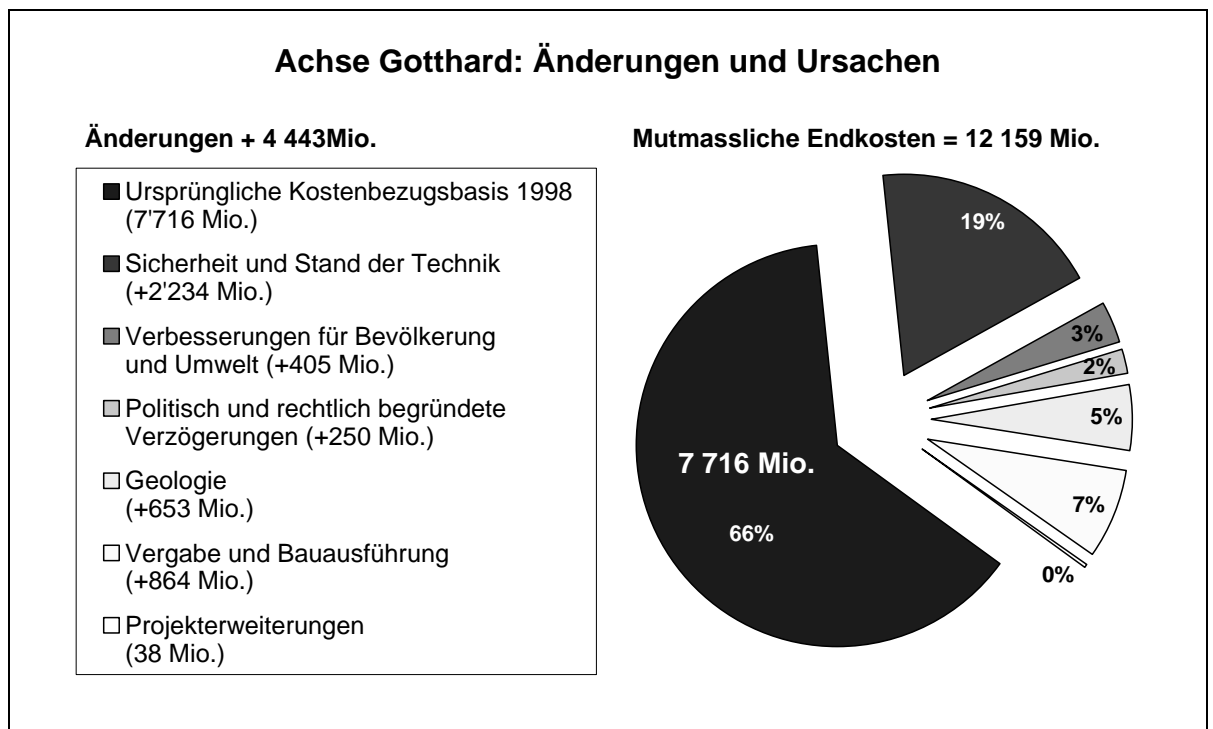
¹² Tätigkeitsbericht der NAD vom 24. April 2009 (BBl 2009 5465), Ziff. 4.2.2

Achse Gotthard: Entwicklung der Projektkostenprognose der ATG 2000–2009



Quelle: Sekretariat NAD aufgrund NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Angaben in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

Achse Gotthard: Leistungs- und Kostenänderungen seit 1998 auf Basis der Projektkostenprognose der ATG



Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Hauptbericht Seite 76, in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

**Achse Gotthard: Leistungs- und Kostenänderungen seit 1998,
Anteile der einzelnen Faktoren**

Faktoren	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sicherheit und Stand der Technik	55	54	50	48	50	50
Verbesserung für Bevölkerung / Umwelt	7	10	7	7	7	9
Weitere politisch und rechtlich bedingte Mehrkosten, Etappierung FinöV	20	20	21	14	12	6
Geologie	13	14	21	20	19	15
Vergabe- und Bauausführung	5	2	1	11	12	19
Projekterweiterung						1
Total Änderungen	100	100	100	100	100	100

Quelle: Angaben aus Tätigkeitsberichten der NAD seit Erhebungsbeginn 2004, in Prozenten

Die wesentlichen Änderungen im Jahr 2009 sind zurückzuführen auf (vgl. Tab. 4):

- Gotthard, Nord: Es konnten Minderkosten verbucht werden infolge Vergabeerfolge beim Los 041 (Trasseebau inkl. Kunstbauten Schächen II).
- Gotthard-Basistunnel, Rohbau, Sedrun: Während die Bewältigung einer Störzone mit Mehrkosten verbunden war, führte die Optimierung des Gesamtterminprogramms bei der Losgrenzenverschiebung Sedrun-Faido zu Minderkosten.
- Gotthard-Basistunnel, Rohbau, Faido/Bodio: Die Kostenprognose wurde um insgesamt 101 Millionen Franken erhöht, hauptsächlich wegen Zusatzmassnahmen beim Innenausbau, Folgekosten aus der Sanierung der Einspurröhre, Mehraufwand für die Materialbewirtschaftung sowie Beschleunigungsmassnahmen und längerem Vorhalten. Andererseits reduzieren sich die Mehrkosten für die Sanierung der Tunnelröhre der druckhaften Strecken und für die Schlammentsorgung.
- Gotthard-Basistunnel, Bahntechnik und Ausrüstung: Zu Mehrkosten haben die Sicherungsanlagen im Tunnel, die Ausrüstung des Rohbaus sowie die Anbindung des Funksystems der Rettungsorganisationen (Polycom) geführt.
- Ceneri-Basistunnel, Rohbau: Es wird mit namhaften Mehrkosten in der Grössenordnung von 140 Millionen Franken gerechnet infolge der Vergabemehrkosten Bauarbeiten Tunnel Ceneri (Los 852) und bei der Materialbewirtschaftung in Sigirino (Los 148).
- Ceneri-Basistunnel, Bahntechnik: Die ATG schätzt die Kosten der bahntechnischen Ausrüstung aufgrund der Weiterbearbeitung des Projekts um rund 73 Millionen Franken höher als bisher ein.

Achse Gotthard: Hauptpositionen mit Kostenänderungen im Jahr 2009

Hauptpositionen mit Änderungen im 2008	Kosten- prognose 31.12.2008	Kosten- änderung 2009	Kosten- prognose 31.12.2009
Gotthard-Basistunnel: Bau			
Abschnitt Gotthard Nord	498	-32	466
Teilabschnitt Planungen	591	+4	595
Teilabschnitt Erstfeld	621	-11	610
Teilabschnitt Amsteg	769	-5	764
Teilabschnitt Sedrun	1 660	+7	1 667
Teilabschnitte Faido und Bodio	2 406	+69	2 475
Rohbau Ausrüstung	199	+13	212
Gotthard-Basistunnel: Bahntechnik			
Bahntechnik Anschluss Nord	71	-1	70
Bahntechnik Neubaustrecke	1 673	+58	1 731
Abschnitt Gotthard Süd	365	0	365
Ceneri-Basistunnel: Bau und Bahntechnik			
Teilabschnitt Planungen	241	+2	243
Teilabschnitt Nodo di Camorino	214	-7	207
Teilabschnitt Ceneri	1 253	+145	1 398
Bahntechnik Ceneri-Basistunnel	370	+73	443
Viele kleine weitere Positionen GBT + CBT	947	-34	913
Total	11 878	+281	12 159

Quelle: Zusammenstellung NAD aufgrund der NEAT-Standberichte 2009/I und 2009/II BAV und ATG, 1. Januar – 31. Dezember 2009, in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

3.2.5 Ausbau Surselva

Das gesamte Werk «Ausbau Surselva» ist abgerechnet. Die Projektkosten betragen 111,6 Millionen Franken. Dabei entfallen auf den Abschnitt Sedrun–Disentis (MGB) 54,1 Millionen Franken und auf den Abschnitt Landquart–Disentis (RhB) 57,5 Millionen Franken. Gegenüber der ursprünglichen Kostenbezugsbasis konnten Einsparungen in der Höhe von 11,4 Millionen Franken erzielt werden. Die Berichterstattung über das Werk wurde Ende 2008 abgeschlossen.

3.2.6 Anschluss Ostschweiz

Das gesamte Werk ist abgerechnet. Die Berichterstattung über das Werk wurde Ende 2008 abgeschlossen.

3.2.7 Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau

Die Projektkostenprognose des Werkes «Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau» in Höhe von 83 Millionen Franken beinhalten eine Reduktion in der Berichtsperiode um 18 Millionen Franken. Es werden Minderkosten gegenüber der ursprünglichen Kostenbezugsbasis 1998 in Höhe von 3 Millionen Franken prognostiziert.

Die 1. Phase ist abgeschlossen und weitgehend abgerechnet. Nachdem mit den betroffenen Kantonen und Bahnen eine Einigung über die in der Planungsphase befindlichen Module der 2. Phase erzielt werden konnte, wurden Ende 2009 die entsprechenden Vereinbarungen unterzeichnet. Aufgrund des neu vereinbarten Leistungsumfangs fällt die Kostenprognose geringer aus. Obwohl sich die 2. Phase in einem frühen Projektstadium befindet, beurteilt das BAV die Kostenprognose als zuverlässig.

3.2.8 Streckenausbauten Achse Lötschberg

Im Werk «Streckenausbauten Achse Lötschberg» betragen die von den Erstellern gemeldeten Kostenprognosen insgesamt 374 Millionen Franken. Sie haben sich gegenüber der letzten Berichtsperiode um zwei Millionen Franken reduziert. Die Abschnitte des Werks (Netzteil BLS, Netzteil SBB, Betriebsvorbereitung BLS) werden zurzeit abgerechnet. Aufgrund der zu einem Grossteil abgeschlossenen Arbeiten erscheint die Kostenprognose stabil. Das BAV geht davon aus, dass das Werk ohne wesentlich abweichende Endkosten abgerechnet werden kann.

3.2.9 Streckenausbauten Achse Gotthard

In der Vereinbarung für das Werk «Streckenausbauten Achse Gotthard» zwischen dem Bund und der Erstellerin SBB ist neu eine Kostenbezugsbasis in Höhe von 515 Millionen Franken vorgesehen. Dies entspricht zurzeit auch der Projektkostenprognose für das Werk. Gegenüber der letzten Berichtsperiode hat sich der Wert um 75 Millionen Franken erhöht (vgl. Ziff. 3.3.2 und 11).

3.2.10 Würdigung der NAD

Ende 2009 beträgt die Projektkostenprognose des BAV für das Gesamtprojekt NEAT 18,685 Milliarden Franken (Preisstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen). Sie ist stabil und setzt sich zusammen aus den Projektkostenprognosen der Ersteller (17,685 Milliarden) und einem Zuschlag des BAV für Kostenpositionen, die bei den Erstellern in den Risiken ausgewiesen sind (1,0 Milliarden Franken). Die Entwicklung der Projektkostenprognose seit 1998 im Umfang von 6,469 Milliarden Franken oder 53 Prozent ist zum grössten Teil auf Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik zurückzuführen (+46 Prozent). Weitere gewichtige Faktoren sind Mehrkosten bei der Vergabe und Ausführung (+20 Prozent),

geologisch oder bautechnisch bedingte Änderungen (+17 Prozent) sowie Verbesserungen für die Bevölkerung und die Umwelt (+10 Prozent).

Die Projektkostenprognose für das Werk «Achse Gotthard» beträgt Ende 2009 12,159 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Seit 1998 ist sie im Umfang von 4,443 Milliarden Franken oder gut 57 Prozent gestiegen, hauptsächlich aufgrund von Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik (+50 Prozent), Mehrkosten bei der Vergabe und Ausführung (+19 Prozent) sowie geologisch oder bautechnisch bedingten Änderungen (+15 Prozent). Die Erhöhung der Kostenprognose der ATG gegenüber Ende 2008 um rund 281 Millionen Franken ist mit einer gleichzeitigen Verminderung des Gefahrenpotenzials von rund 405 Millionen Franken verbunden. Knapp 70 Prozent des reduzierten Gefahrenpotenzials sind damit effektiv eingetreten bzw. werden neu als Kosten ausgewiesen. Die Kostenentwicklung im Teilabschnitt Faido/Bodio, beim Projekt Bahntechnik und bei der Rohbauausrüstung des Gotthard-Basistunnels sowie bei der Bahntechnik des Ceneri-Basistunnels ist noch nicht konsolidiert. Die NAD geht deshalb davon aus, dass sich bis zum Projektabschluss weitere Teile des derzeit in der Projektkostenprognose des BAV für das Gesamtprojekt NEAT ausgewiesenen weiteren Kostenpositionen in eine Erhöhung der Kostenprognose der ATG umwandeln werden.

Das Werk «Achse Lötschberg» wurde im Berichtsjahr provisorisch abgerechnet. Die Projektkostenprognose beträgt – inklusive der noch nicht abgerechneten Restleistungen – unverändert 4,247 Milliarden Franken (Preisbasis 1998). Die Projektkosten sind seit 1998 um 1,033 Milliarden Franken oder rund 32 Prozent gestiegen. Die NAD geht weiterhin davon aus, dass die definitive Schlussabrechnung der Projektkostenprognose entspricht.

3.3 Kosteneinsparungen

Gemäss Artikel 2 Absatz 3 des Alpentransit-Finanzierungsbeschlusses bewirtschaftet der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit. Er kann die Freigaben aus den Reserven nur vornehmen, wenn unter anderem nachgewiesen ist, dass Mehrkosten nicht mit anderen Mitteln kompensiert werden können. Reichen die Mittel nicht aus, muss der Bundesrat dem Parlament eine Botschaft für einen Zusatzkredit vorlegen. Bevor Mehrkosten durch Reservefreigaben (Bundesrat) und Zusatzkredite (Parlament) finanziert werden, müssen allerdings alle Möglichkeiten der Projektoptimierung und -anpassung ausgeschöpft werden.

3.3.1 Projektoptimierungen der Ersteller

Aufgrund des fortgeschrittenen Projektstands der NEAT sind weitere Kompensationen nur noch in einem kleinen Umfang möglich, so dass die Kostenprognose nicht mehr massgeblich reduziert werden kann.

- *Gotthard- und Ceneri-Basistunnel*: Seit 1998 wurden Kompensationen im Umfang von 263 Millionen Franken (Preisstand 1998) beschlossen und in der Projektkostenprognose berücksichtigt. Davon entfallen 205 Millionen auf den Gotthard-Basistunnel und 58 Millionen auf den Ceneri-Basistunnel.

Werden die Einsparungen von 150 Millionen Franken, die durch die Kombination der Lose Bodio und Faido erzielt wurden, hinzugerechnet, betragen die gesamten Einsparungen 413 Millionen Franken (Preisstand 1998), was rund 3,4 Prozent der Projektkostenprognose entspricht. Seit zwei Jahren hat sich der Kompensationsbetrag nicht verändert. Die genaue Zusammensetzung ist im vorletzten Tätigkeitsbericht der NAD ausgewiesen¹³.

- *Lötschberg-Achse*: Die Kompensationen betragen nach Vorliegen der provisorischen Projektabrechnung rund 126 Millionen Franken (Preisstand 1998), was rund 3 Prozent der Endkosten entspricht.

3.3.2 Projektoptimierungen der SBB

Für das Werk «Streckenausbauten Achse Gotthard» (Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung) hat das Parlament am 16. September 2008 einen Verpflichtungskredit von 441 Millionen Franken (Preisstand 1998) bewilligt. Dies entsprach der Kostenprognose des BAV Ende 2008. Anfang 2009 ging die SBB neu von Kostenpositionen im Umfang von rund 553 Millionen Franken (Preisstand 1998) aus. Die NAD hat in ihrem letzten Tätigkeitsbericht¹⁴ darüber berichtet. Nach Intervention der NAD und auf Druck des BAV reduzierten die SBB den Umfang der zusätzlichen Kostenpositionen im Verlaufe des Berichtsjahres auf 75 Millionen Franken. In der Ende 2009 geschlossenen Vereinbarung zwischen Bund und SBB sind für die Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung der Achse Gotthard 515 Millionen Franken (Preisstand 1998) vorgesehen. Die Projekte werden zurzeit gestartet und die Leistungen für die Betriebsvorbereitung und für die Bahnstromversorgung der Achse Gotthard ausgearbeitet. Die NAD achtet auf die Einhaltung des Kostenrahmens (vgl. Ziff. 11).

3.3.3 Würdigung der NAD

Die NAD bekräftigt ihre Erwartung an die ATG (Bau und Ausrüstung) und die SBB (Inbetriebsetzung), dass sie auch weiterhin Kompensationen mit kleinerem Sparpotenzial ernsthaft und regelmässig prüfen und umsetzen. Viele kleine Einsparungen sind ein Ausdruck des wirtschaftlichen Umgangs mit den Finanzmitteln und tragen zu stabilen Endkosten bei.

3.4 Finanzierungskosten

Der NEAT-Gesamtkredit wurde vom Parlament unter Ausklammerung der Teuerung, der nicht rückforderbaren Mehrwertsteuer (bzw. WUST) und der Bauzinsen festgelegt. Die Aufwendungen für diese drei Elemente (Finanzierungskosten) liegen weitgehend ausserhalb des Einflussbereiches der Projektverantwortlichen und sind

¹³ Tätigkeitsbericht der NAD vom 23. April 2008 (BBl 2008 3697), Tab. 13

¹⁴ Tätigkeitsbericht der NAD vom 24. April 2009 (BBl 2009 5465), Ziff. 4.3.1

deshalb nicht Bestandteil der Projektkosten. Gemäss Alpentransit-Finanzierungsbeschluss kann der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um diese Finanzierungskosten erhöhen. Die geschätzten teuerungsbedingten Aufwendungen, die bis zum Projektende anfallen werden, sind im FinöV-Fonds mittels Teuerungsannahmen berücksichtigt.

3.4.1 Teuerung

Die Teuerung im Projekt NEAT wird einerseits als Indexteuerung und andererseits als Vertragsteuerung ausgewiesen.

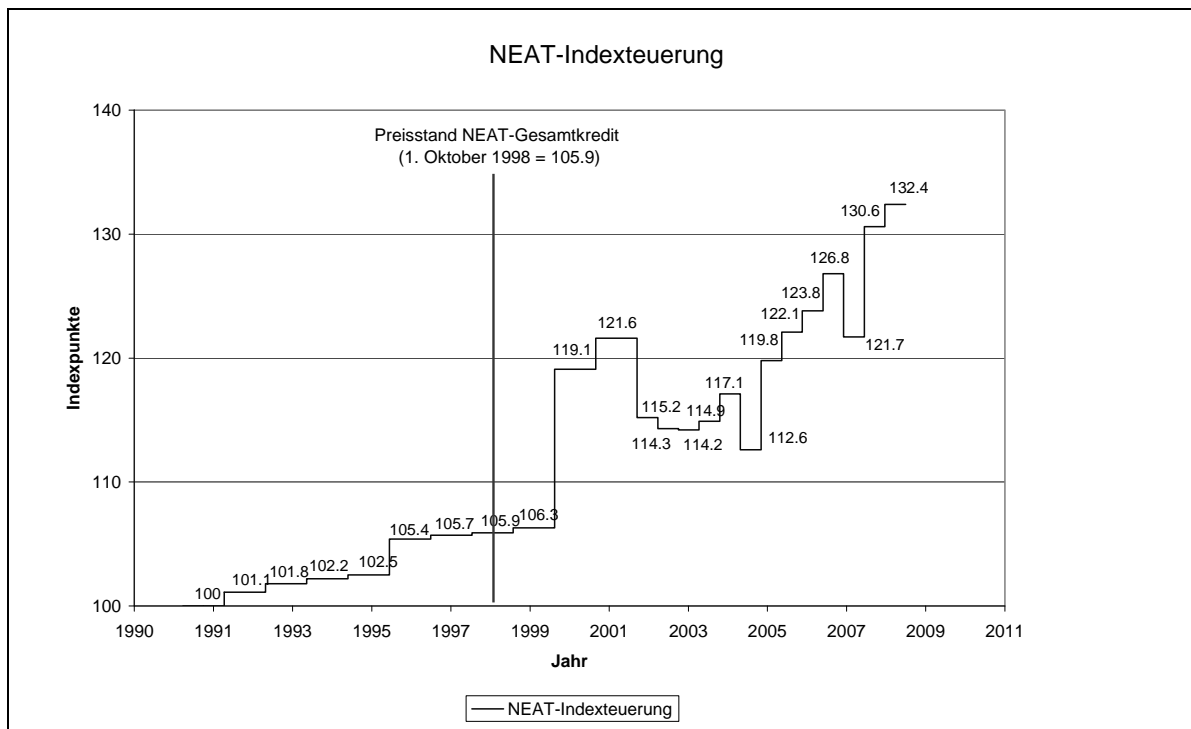
- Mit Hilfe der *Indexteuerung* wird im Projekt NEAT die Teuerung bis zum Zeitpunkt der Vergabe ausgewiesen. Gemessen wird sie mit dem NEAT-Teuerungsindex (NTI). Die Indexwerte werden durch eine bundesinterne Arbeitsgruppe auf Basis von statistischen Daten ermittelt. Mit den entsprechenden Indexwerten kann die teuerungsbedingte Kostenabweichung des gesamten Projektes effizient und ausreichend genau ausgewiesen werden. Als Besonderheit wird der Teuerungsindex nach der Vergabe eines NEAT-Tunnelhauptloses anhand eines direkten Vergleichs zwischen dem Werkvertrag und dem Kostenvoranschlag überprüft und justiert.
- Die *Vertragsteuerung* umfasst die Kostenabweichungen, welche aus den Verträgen der Ersteller ab deren Preisbasis entstehen. Sie widerspiegelt die Kostenentwicklung von Löhnen, Material und Maschinen und wird grundsätzlich gemäss den Regelungen der «Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren» (KBOB) ermittelt. Die Ermittlung der Vertragsteuerung erfolgt in einem aufwändigen Verfahren jeweils vertragspezifisch und unabhängig vom NTI.

3.4.2 NEAT-Teuerungsindex (NTI): Stand und Entwicklung

Der NTI misst bei der NEAT und anderen Bahnprojekten mit sehr hohem Tunnelanteil die Preisentwicklung. Er beruht auf vier Hauptkostengruppen, für die spezifische Teilindizes gebildet und festgelegt werden: Bau (69 Prozent); Planung, Honorare, Eigenleistungen (16 Prozent); Bahntechnik (12 Prozent) und Sonstiges wie Landerwerb (3 Prozent). Der Indexwert des NTI wird halbjährlich durch das Bundesamt für Statistik berechnet und durch das BAV und die EFV in Kraft gesetzt.

In der Berichtsperiode wurden der vor einem Jahr noch ausstehende Indexwerte für den Zeitraum vom 1. April bis 30. September 2007 erlassen (vgl. Abb. 5). Ausstehend sind die Indexwerte für die Periode Oktober 2008 bis März 2010. Der Grund hierfür liegt in der Vergabe des Bauloses 852 «Bauarbeiten Ceneri-Basistunnel», welche Mitte 2009 von der ATG vorgenommen werden konnte. Die effektive Teuerung des Bauloses 852 fliesst in den Prozess der Ermittlung der Indexwerte ein:

NEAT-Indexteuerung: Entwicklung 1991–2009



Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Hauptbericht Seite 19

3.4.3 Vertragsteuerung

In der Berichtsperiode konnte eine seit 2007 andauernde Diskussion zur Teuerung zu einem guten Ende gebracht werden. In einer Zusatzvereinbarung zum Landesmantelvertrag (LMV) vom 8. Juni 2006 hatten die Sozialpartner einen für die Baustellen in Bodio und Faido erhöhten Zuschlag für ununterbrochenen Schichtbetrieb vereinbart. Es herrschte lange Zeit Unklarheit über die Frage, ob mit der Zusatzvereinbarung der Sozialpartner auch direkt der Werkvertrag zwischen der betroffenen Arbeitsgemeinschaft und der ATG abgeändert wurde. Gemäss Expertise sind gesamtarbeitsvertraglich neu geschaffene Lohnnebenkosten grundsätzlich nicht als Teuerung zu vergüten. Gemäss Gutachter haben die ATG und die Arbeitsgemeinschaft die Normen jedoch offenbar so verstanden, dass sich der Bestand der Lohnnebenkosten-Positionen nach dem jeweils aktuellen Landesmantelvertrag richtet und die zusätzlichen Kosten somit durch die ATG getragen wurden. Dagegen hatte sich die ATG in der Folge gewehrt. Die ATG und die Arbeitsgemeinschaft haben Ende September 2009 ein Vergleich geschlossen, in welchem einerseits auf eine Rückzahlung verzichtet und andererseits die Zahlungspflicht eingeschränkt wurde. Insgesamt wurden Nachzahlungen im Umfang von 5,7 Millionen Franken zu Gunsten der Arbeitsgemeinschaft fällig.

Gemäss BAV handelte es sich bei der Vereinbarung zur Abgeltung des zusätzlichen Schichtfrankens um eine Angelegenheit, welche ausschliesslich die NEAT-Baustellen in Bodio und Faido betraf. Seit der Einführung des LMV vom 14. April 2008 sind die Regelungen dieser Zusatzvereinbarung nicht mehr anwendbar. Bis

heute existieren gemäss Angaben des BAV auf den übrigen NEAT-Baustellen auf der Gotthardachse keine ähnlichen Zusatzvereinbarungen. Zudem wird es als unwahrscheinlich erachtet, dass sich ein vergleichbarer Fall mit entsprechenden Kostenfolgen ereignen könnte. Bezüglich des Ceneri-Basistunnels würden die Gespräche mit den Sozialpartnern aktiv verfolgt, so dass sich allfällig abzeichnende Spezialregelungen rechtzeitig erkennbar sein sollten.

3.4.4 Finanzierungskostenprognose

Auf die Prognose der Finanzierungskosten wird im Rahmen der Ermittlung des gesamten Finanzbedarfs bis Projektende näher eingegangen (vgl. Ziff. 5.2.5 und Tab. 6).

3.4.5 Würdigung der NAD

Per Ende 2009 belaufen sich die unabhängig von den Projektkosten ausgewiesenen Finanzierungskosten auf 3,567 Milliarden Franken (Preisstand aktuell). Davon machen die ausgewiesene Teuerung (Indexteuerung und Vertragsteuerung) rund 2,812 Milliarden Franken, die Aufwendungen für die Bauzinsen 173 Millionen und diejenigen für die nicht rückforderbare Mehrwertsteuer (inkl. ehemaliger Warenumsatzsteuer) 582 Millionen Franken aus. Innert Jahresfrist haben die Finanzierungskosten um 436 Millionen Franken zugenommen.

Da viele Werkverträge bereits einige Jahre in Kraft sind, gewinnt die Vertragsteuerung immer mehr an Bedeutung. Dies hat Auswirkungen auf die teuerungsbedingten Finanzierungskosten. Aufgrund der vom Parlament im Alpen transit-Finanzierungsbeschluss verankerten Möglichkeit, dass der Bundesrat die Verpflichtungskredite ohne Einbezug des Parlaments direkt um die ausgewiesene Teuerung erhöhen kann (Verpflichtungskrediterweiterungen), ist eine klare Ausscheidung von Projektkosten und von Finanzierungskosten bereits an der Quelle äusserst wichtig. Die NAD begrüsst deshalb, dass das BAV seine Aufsichts- und Prüftätigkeit in diesem Bereich intensiviert.

4 Risikoanalyse

4.1 Risiken des Gesamtprojekts NEAT

Die Projektkostenprognose des BAV per Ende 2009 beträgt 18,69 Milliarden Franken (Preisbasis 1998). Sie liegt damit um 1 Milliarden Franken über der Projektkostenprognose der Ersteller. Der Unterschied zwischen den beiden Projektkostenprognosen ist darauf zurückzuführen, dass das BAV aus der eigenen Risikoanalyse weitere Kostenpositionen erkennt, die den Projektkostenprognosen der Ersteller zugeordnet werden müssen. Das BAV geht davon aus, dass im Projektverlauf sich eintretende Risiken gegenseitig kostenmässig neutralisieren und die Prognose bis

Projektende stabil bleibt. Diese Betrachtungsweise des BAV wurde auch bei der Aktualisierung des NEAT-Gesamtkredits berücksichtigt.

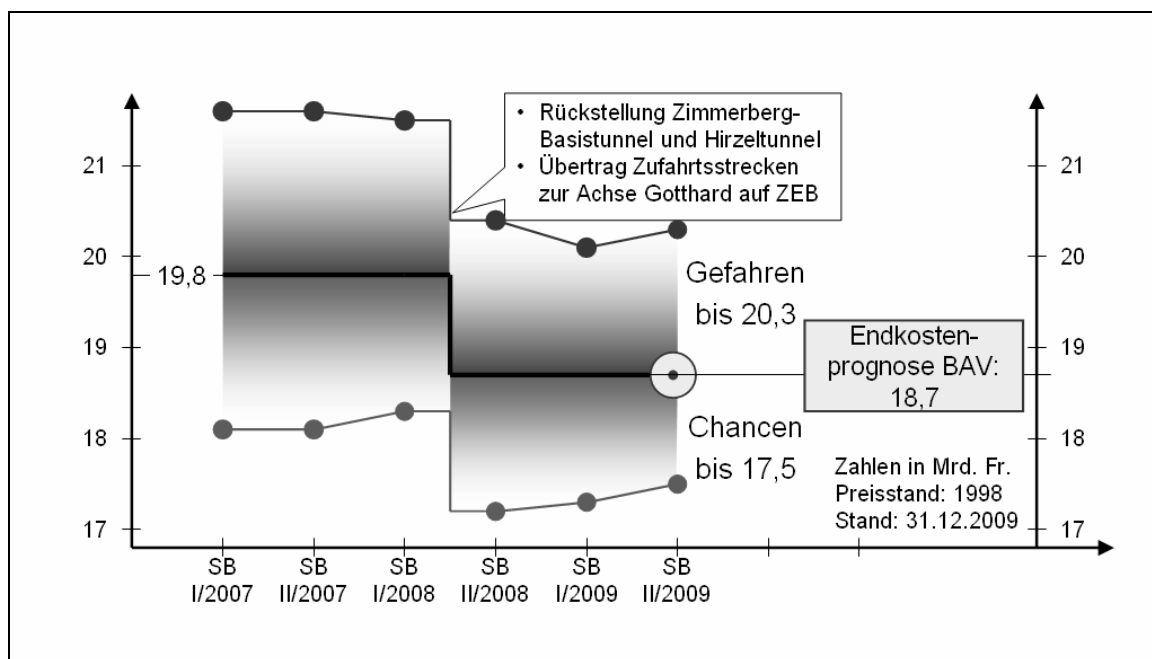
Basierend auf der Projektkostenprognose des BAV weist die BAV-Risikoanalyse per Ende 2009 ein Gefahrenpotenzial von rund 1,6 Milliarden Franken und ein Chancenpotenzial von rund 1,2 Milliarden Franken aus. Im Jahresvergleich schätzt das BAV das Gefahrenpotenzial um 100 Millionen Franken und das Chancenpotenzial um 300 Millionen Franken geringer ein (vgl. Abb. 6).

Das gesamte Risikopotenzial wird noch zu rund 35 Prozent durch die Rohbauarbeiten bestimmt. Der grössere Teil des Risikopotenzials stammt bereits aus der Bahntechnik und der Rohbau-Ausrüstung (Ceneri-Basistunnel rund 40 Prozent, Gotthard-Basistunnel rund 25 Prozent).

Die Risikoanalyse des BAV fasst die erkannten Kostenrisiken in Risikofaktoren zusammen (Gefahren G1-G8, Chancen C1-C7) und aktualisiert deren Einschätzung halbjährlich. Abbildung 7 gibt einen Überblick über die Auswirkungen der verschiedenen Risikofaktoren (Chancen und Gefahren) auf die Projektkostenprognose für das Gesamtprojekt NEAT.

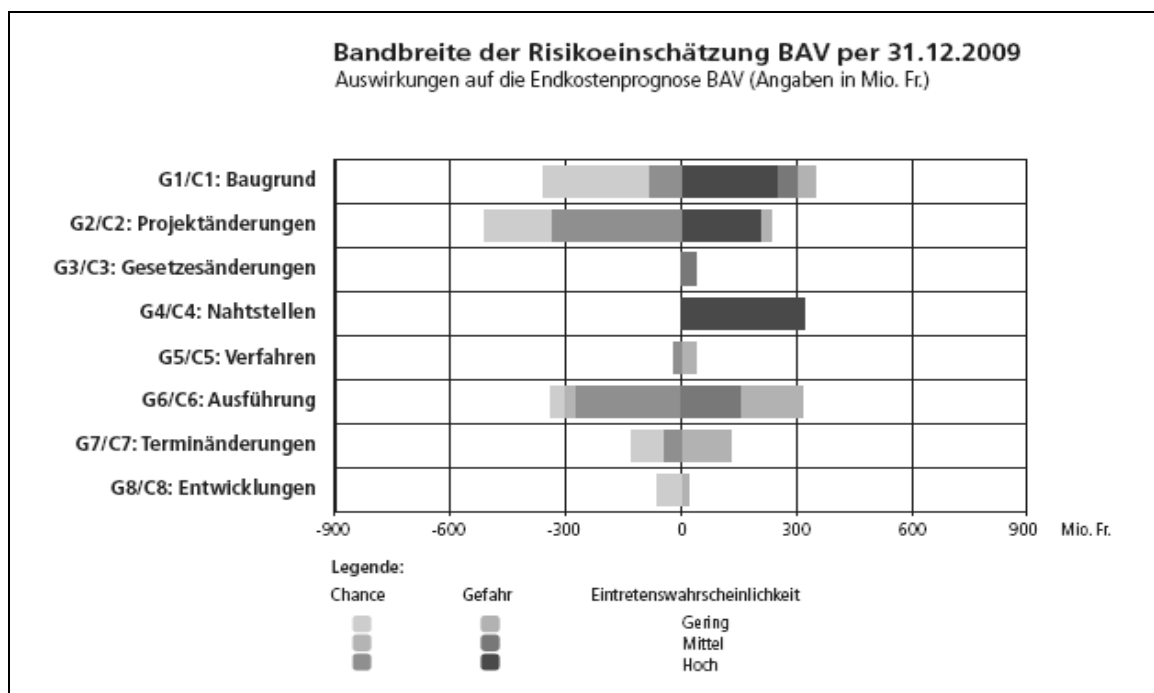
Abbildung 6

Gesamtprojekt NEAT: Entwicklung der Kosten und des Risikopotenzials



Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Hauptbericht Seite 112, Angaben in Milliarden Franken (Preisstand 1998), gerundet

Gesamtprojekt NEAT: Auswirkungen der Chancen und Gefahren auf die Projektkostenprognose



Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Hauptbericht Seite 88, Angaben in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

4.1.1 Gefahrenpotenzial

Die grössten Gefahrenpotenziale erkennt das BAV beim Baugrund (G1), bei den Nahtstellen (G4), bei den Projektänderungen (G2) und bei der Ausführung (G6; vgl. Abb. 7). Gegenüber der letzten Berichtsperiode hat das Gefahrenpotenzial beim Baugrund (G1) deutlich abgenommen (erfolgreich durchhörte Piora-Zone, abgeschlossener Vortrieb im Teilabschnitt Erstfeld, speditiver Vortrieb zwischen Sedrun und Faido), während es bei den Projektänderungen (G2) zugenommen hat. Das Gefahrenpotenzial bei den Nahtstellen (G4) und bei der Ausführung (G6) ist weitgehend gleich geblieben.

Beim Baugrund (G1) wären bei Eintreten aller Risiken die Auswirkungen auf die Projektkostenprognose weiterhin am grössten. Die Teilabschnitte Sedrun und Faido weisen nach wie vor Unsicherheiten bezüglich des Baugrunds auf. Beim Ceneri-Basistunnel verbleiben sowohl im Süd- als auch im Nordabschnitt erhebliche Baugrundrisiken.

Die Gefahrenpotenziale für Projektänderungen (G2), Nahtstellen (G4) und Ausführung (G6) weisen ein erhebliches Gefahrenpotenzial auf. Die Einschätzung des BAV in diesen drei Bereichen widerspiegelt insbesondere die Risikosituation im Bereich Bahntechnik (vgl. Ziff. 8). Die bisherigen Erfahrungen mit dem Totalunternehmer für die Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel zeigen, dass trotz rigidem Vertragsmanagement ein latentes Potenzial für Mehrleistungen und Mehrkosten besteht. Zudem zeigen die angekündigten Änderungsanträge der ATG, dass der Leistungsumfang

der Projekte Bahntechnik Gotthard-Basistunnel und Ceneri-Basistunnel noch nicht abschliessend definiert ist.

Die NAD hat zur Kenntnis genommen, dass die SBB ein finanzielles Risiko bei jenen Leistungen erkennt, welche nicht in die Ende 2009 von Bund und SBB unterzeichnete NEAT-Vereinbarung zur Inbetriebsetzung der Gotthard-Achse aufgenommen wurden. Dabei handelt es sich um ein geplantes Unterhaltszentrum im Raum Camorino und zusätzliche Unterhaltsfahrzeuge, welche dem Unterhalt der ganzen Südschweiz inkl. Gotthard-Basistunnel dienen werden.

4.1.2 Chancenpotenzial

Das grösste Chancenpotenzial ortet das BAV bei den Projektänderungen (C2). Die Ausführung (C6) und der Baugrund (C1) verfügen ebenfalls über ein massgebliches Chancenpotenzial, wobei beim Baugrund eine geringe Eintretenswahrscheinlichkeit besteht.

4.2 Risiken ausserhalb des Projekts NEAT

Das schweizerische Bahnnetz wird mit der Inbetriebnahme der NEAT stark verändert. Bei der Planung der Erhaltung und Erneuerung des gesamten Bahnnetzes werden deshalb die Auswirkungen der neuen Alpentransversalen berücksichtigt. Neuerungen werden damit nicht nur bei den Neubaustrecken realisiert, sondern auch im weiteren Bahnnetz umgesetzt (z.B. Zugkontrollsysteme, Bahnstromversorgung). Dabei kann es von Vorteil sein, die anstehenden Investitionen vor der Inbetriebnahme der Achse Gotthard zu realisieren.

Der NEAT-Gesamtkredit deckt die Investitionen im NEAT-Perimeter. Nicht gedeckt sind Investitionen ausserhalb dieses Perimeters. Dies gilt selbst dann, wenn die Investitionen durch die NEAT mit ausgelöst werden oder aus betrieblichen oder anderen Gründen gleichzeitig mit der NEAT realisiert werden sollten. Diese Kosten sind weder in der Kostenprognose der NEAT noch im Gefahrenpotenzial enthalten.

4.3 Terminrisiken

Auf die Auswirkungen der Risikoanalyse auf die Termine wird in Ziffer 6.2 näher eingegangen.

4.4 Würdigung der NAD

Die Risikoanalyse dient unter anderem dazu, die Zuverlässigkeit der Prognosen über den weiteren Projektverlauf besser beurteilen zu können. Bei der Einschätzung, mit welcher Wahrscheinlichkeit gewisse Gefahren und Chancen eintreten werden, besteht Spielraum. Die diesbezüglichen Zahlenangaben sind als Grössenordnungen zu verstehen, die auf gewisse Trends hinweisen können.

*Basierend auf der Kostenprognose des BAV von 18,685 Milliarden Franken weist die Risikoanalyse des BAV ein Gefahrenpotenzial von rund 1,6 Milliarden Franken und ein Chancenpotenzial von rund –1,2 Milliarden Franken aus. In-
nert Jahresfrist ist das Gefahrenpotenzial um 0,1 Milliarden und das Chancenpotenzial um 0,3 Milliarden Franken gesunken.*

Die grössten Risiken konzentrieren sich auf die Achse Gotthard. Die geologische Gefahr (Baugrund) hat deutlich abgenommen, die Gefahr von Projektänderungen hingegen zugenommen. Nach Überzeugung der NAD ist die bahntechnische Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels mit erheblichen finanziellen Risiken verbunden. Angesichts der enormen Komplexität dieses Projektes kommt deshalb der klaren Definition von Aufgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten aller Beteiligten und der präzisen Festlegung der Schnittstellen grösste Bedeutung zu. Die NAD hat dem UVEK deshalb im Oktober 2009 empfohlen, bei allen Projektverantwortlichen darauf hinzuwirken, dass diesen Aspekten volle Aufmerksamkeit geschenkt wird (vgl. Anhang 1.2, Empfehlung NAD vom 2. Oktober 2009, und Ziff. 8). Das BAV und die ATG erarbeiten in Zusammenarbeit mit der SBB (Betreiberin) Massnahmen, um das Eintreten von Risiken vor den Ausführungsarbeiten zu verhindern oder zumindest im Ausmass zu reduzieren.

Die NAD kann nicht vollständig ausschliessen, dass in der Projektkostenprognose des BAV nicht berücksichtigte oder aus heutiger Sicht nicht erkennbare neue Risiken eintreten könnten. Dies würde direkt zu einem Anstieg der Projektkostenprognose des BAV führen.

5 NEAT-Gesamtkredit und Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)

5.1 Verpflichtungskredite und Voranschlagskredite

Die Finanzierung der Projektkosten des Gesamtprojekt NEAT erfolgt über den NEAT-Gesamtkredit. Der Gesamtkredit hat den Preisstand 1998 und ist in acht *Verpflichtungskredite* unterteilt. Für Unvorhergesehenes und zur Stabilisierung der finanziellen Situation wurde für das Gesamtvorhaben zudem ein Verpflichtungskredit «Reserven» geschaffen. Diese Reserven werden vom Bundesrat verwaltet. Reichen die Reserven nicht aus, muss dem Parlament ein *Zusatzkredit* beantragt werden. Die auflaufenden Finanzierungskosten (Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) werden durch den Bundesrat mittels *Verpflichtungskrediterweiterungen* gedeckt.

Die für die Ersteller notwendige Liquidität wird vom Parlament in Form jährlicher *Voranschlagskredite* im Rahmen des FinöV-Fonds bereitgestellt. Wenn die Bauarbeiten rascher als geplant ausgeführt werden und die Kosten sich erwartungsgemäss entwickeln, kann der Bundesrat mittels einer *Voranschlagskrediterhöhung* von bis zu 15 Prozent Gelder für das betreffende Projekt bereitstellen.

5.2 NEAT-Gesamtkredit

5.2.1 Stand Ende 2009

Der Umfang des NEAT-Gesamtkredits von 19,1 Milliarden Franken (Preisstand 1998) hat sich gegenüber der letzten Berichtsperiode nicht verändert. Ende 2009 beträgt die Summe der werkbezogenen Verpflichtungskredite 18,76 Milliarden Franken und der Verpflichtungskredit «Reserven» 340 Millionen Franken. Das BAV geht aus heutiger Sicht davon aus, dass die NEAT bis Projektende ausfinanziert ist. Anhang 6.1 zeigt die Entwicklung der Verpflichtungskredite seit 1998.

Tabelle 5

Vergleich NEAT-Gesamtkredit und Projektkostenprognose per Ende 2009

Werke	NEAT-Gesamtkredit 31.12.2009	Über-/ Unter- deckung 31.12.2009	Kosten- prognose 31.12.2009
Projektaufsicht	98	+1	97
Achse Lötschberg	4 311	+64	4 247
Achse Gotthard	13 157	+998	12 159
– Gotthard	10 923	+1 180	9 743
– Ceneri	2 234	–182	2 416
Ausbau Surselva	112		112
Anschluss Ostschweiz	99		99
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	101	+18	83
Streckenausbauten Achse Lötschberg	367	–6	374
Streckenausbauten Achse Gotthard	515		515
Reserven	340		
Total gemäss Ersteller	19 100	+1 415	17 685
Weitere Kostenpositionen gemäss Risikoanalyse des BAV		–1 000	+1 000
Total gemäss BAV	19 100	+415	18 685

Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli–31. Dezember 2009, Hauptbericht S. 11, in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

5.2.2 Überdeckung

Der angepasste NEAT-Gesamtkredit deckt die Projektkostenprognose des BAV per 31. Dezember 2009 ab. Die Überdeckung beträgt unverändert 415 Millionen Franken. Beim Werk «Streckenausbauten Achse Lötschberg» wird eine Unterdeckung von 6 Millionen Franken ausgewiesen (Preisstand 1998).

5.2.3 Reservefreigaben

Die Bewirtschaftung der Verpflichtungskredite liegt in der Verantwortung des Bundesrates. Dieser kann namentlich den Verpflichtungskredit «Reserven» (Stand 340 Millionen Franken) sowie den noch nicht freigegebenen Teil des Verpflichtungskredites «Achse Gotthard» von 1,42 Milliarden Franken in Tranchen freigeben. Vom NEAT-Gesamtkredit sind aktuell total 17,34 Milliarden Franken freigegeben.

Von 2002 bis 2008 hat der Bundesrat insgesamt sieben Freigaben aus den Reserven im Umfang von 2,093 Milliarden Franken beschlossen. Am 27. November 2009 erfolgte die achte Freigabe von Reservemitteln im Umfang von 73 Millionen Franken zuhanden des Werks «Streckenausbauten Achse Gotthard». Damit wurden bisher insgesamt 2,166 Milliarden Franken an Reservefreigaben getätigt (vgl. Anhang 6.1b).

5.2.4 Verpflichtungskrediterweiterungen

Die auflaufenden Finanzierungskosten (Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) werden durch den Bundesrat mittels Verpflichtungskrediterweiterungen gedeckt. Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um 2,44 Milliarden Franken erweitert (vgl. Tab. 6). Darin enthalten ist eine in der Berichtsperiode beschlossene Erweiterung um 14 Millionen Franken im Zusammenhang mit der Genehmigung der Abrechnung des Anschlusses Ostschweiz.

5.2.5 Finanzbedarf bis Projektende

Die Summe der vom Parlament und vom Bundesrat beschlossenen Verpflichtungskredite (NEAT-Gesamtkredit und bisher gesprochene Verpflichtungskrediterweiterungen) beträgt Ende 2009 rund 21,54 Milliarden Franken (Preisstand *aktuell*; vgl. Tab. 6).

Das BAV schätzt den Finanzierungsbedarf für die NEAT bis Projektende einschliesslich der bisher angefallenen und der prognostizierten Finanzierungskosten unverändert auf rund 24 Milliarden Franken.

Prognose gesamter Finanzbedarf NEAT bis Projektende

	Aufwendungen aktuell	Verpflichtungskredit und -erweiterungen per 31.12.2009	Prognose Finanzbedarf bis Projektende
Projektkomponenten	10 261	19 100	18 685
Finanzkomponenten	3 567	2 440	ca. 5 500
– Teuerung	2 812	1 887	4 000 – 4 500
– Bauzinsen	173	173	173
– MWST/WUST (nicht rückforderbar)	582	380	900
Projekt- und Finanzkomponenten	13 828	21 540	ca. 24 000

Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Hauptbericht, S. 11 aktualisiert aufgrund Anhang 8d, Angaben in Millionen Franken (Preisstand **aktuell**), gerundet

5.2.6 Verpflichtungskreditbewirtschaftung

Das BAV überwacht die Beanspruchung des Gesamtkredits und der einzelnen Verpflichtungskredite¹⁵. Die Ende 2009 vorgenommene Verpflichtungskreditkontrolle hat ergeben, dass Steuerungsmassnahmen zurzeit nicht erforderlich sind. Allerdings zeichnet sich bereits heute beim Werk «Achse Gotthard» auf Grund der Projektkostenprognose ab, dass eine weitere Tranche des gesperrten Verpflichtungskredits vom Bundesrat freigegeben werden muss.

5.2.7 Würdigung der NAD

Der NEAT-Gesamtkredit beträgt 19,1 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Davon hat der Bundesrat 1,42 Milliarden Franken des Verpflichtungskredits «Achse Gotthard» und 340 Millionen Franken des Verpflichtungskredits «Reserven» noch nicht freigegeben. Aufgrund der Projektkostenentwicklung bei der Achse Gotthard wird der Bundesrat voraussichtlich Ende 2010 eine Tranche des gesperrten Kredits freigeben.

Der Gesamtkredit deckt die Projektkostenprognose des BAV (Überdeckung 415 Millionen Franken) und gut 25 Prozent des gemäss Risikoanalyse ausgewiesenen Gefahrenpotenzials. Das BAV geht aus heutiger Sicht davon aus, dass die NEAT bis Projektende ausfinanziert ist. Die NAD geht aufgrund der Risikoanalyse des BAV (vgl. Ziff. 4) weiterhin von einem kreditbezogenen Restrisiko aus.

Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um 2,440 Milliarden Franken (Preisstand aktuell) für die aufgelaufenen Finanzierungskosten (Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) erweitert. Damit haben Parlament

¹⁵ Art. 25 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 2005 über den eidgenössischen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz, FHG; SR 611.0)

und Bundesrat bisher zusammen 21,540 Milliarden Franken (Preisstand aktuell) an Verpflichtungskrediten für die NEAT gesprochen.

Der Finanzierungsbedarf für die NEAT bis Projektende wird einschliesslich der bisher angefallenen und prognostizierten Finanzierungskosten unverändert auf rund 24 Milliarden Franken (Preisstand aktuell) geschätzt. Die NAD hält fest, dass es sich bei diesem Betrag um eine Schätzung handelt. Zeitliche Verzögerungen bei den Inbetriebnahmetermenen, höhere Index- und Vertragsteuerung oder höhere Zinsen könnten schliesslich auch zu höheren Finanzierungskosten führen.

5.3 Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)

5.3.1 Voranschlagskredite und Finanzplan

Voranschlag und Rechnung 2009, Teil NEAT

Die Rechnung des gesamten FinöV-Fonds für das Jahr 2009 schliesst besser als budgetiert ab. Die zweckgebundenen Einnahmen im FinöV-Fonds betragen im Rechnungsjahr 1 549 Millionen Franken und blieben damit um 41 Millionen bzw. 3 Prozent unter dem Voranschlag (inkl. Nachtragskredite). Dabei konnten zwei gegensätzliche Entwicklungen festgestellt werden. Die Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe übertrafen trotz konjunkturell schwierigem Umfeld mit 6 Millionen Franken den Voranschlagswert, dies auch aufgrund der Abklassierung der Euro-3-Fahrzeuge. Demgegenüber hat die schwache Wirtschaftslage bei den Einnahmen aus dem Mehrwertsteuer-Promille und der Mineralölsteuer eine negative Wirkung gezeigt.

Die Bundesversammlung hatte am 5. Juni 2009 einen Nachtrag zum Voranschlagskredit 2009 in der Höhe von 53 Millionen Franken für das Werk «Achse Lötschberg» genehmigt. Die Voranschlagskredite für die NEAT im FinöV-Fonds wurden um diesen Betrag auf rund 1,3 Milliarden Franken erhöht. Sie reichten aus, um den Mittelbedarf der Ersteller abzudecken. Per 31. Dezember 2009 wurden rund 1,2 Milliarden Franken ausbezahlt. Trotz den projektbedingten Unsicherheiten wurden somit rund 92 Prozent des Voranschlagskredites der NEAT beansprucht. Die Abweichung zu den geplanten NEAT-Kosten beträgt knapp 8 Prozent.

Voranschlag 2010, Finanzplan 2011-2013 und Planrechnung 2014-2020

Mit Bundesbeschluss vom 2. Dezember 2009 wurden die Voranschlagskredite für das Jahr 2010 gutgeheissen. Für die NEAT stehen Mittel von insgesamt rund 1,30 Milliarden Franken zur Verfügung. Der grösste Anteil – rund 1,23 Milliarden Franken (95 Prozent) – ist für die Achse Gotthard eingeplant,

Für den Finanzplan werden Entnahmen von rund 3,67 Milliarden Franken beantragt. Die Beträge für die Erstellung der Achse Gotthard reduzieren sich aufgrund des Projektverlaufs, während diejenigen für die Inbetriebsetzung steigen.

In der Planrechnung von 2014 bis 2020 setzt sich diese Tendenz fort. Ab dem Jahr 2020 sind zurzeit nur noch für das Werk Projektaufsicht Ausgaben vorgesehen. Es ist aufgrund der Erfahrungen, die beim Projektabschluss für die Achse Lötschberg

gemacht wurden, allerdings davon auszugehen, dass mindestens bis Ende 2025 Kosten anfallen werden.

5.3.2 Fondssimulation und Liquiditätsplanung

Um die für die NEAT in Zukunft zur Verfügung stehende Liquidität abschätzen und eine drohende Überschreitung der indexierten Bevorschussungslimite frühzeitig erkennen zu können, lässt sich die NAD vom BAV regelmässig die aktuellste Fondssimulation vorlegen (vgl. Anhang 6.2, Abbildung Fondssimulation Stand Rechnung 2009).

Der GAP (Differenz zwischen Maximum der Bevorschussung im Fonds und der gesetzlichen Bevorschussungslimite) ist im Verlauf des Berichtsjahres von +204 Millionen Franken im Jahr 2014 (Fondsrechnung 2008) in den Negativbereich von -172 Millionen Franken im Jahr 2018 (Prognose Mitte 2009) gefallen. Dies nicht zuletzt aufgrund pessimistischer Einnahmenschätzungen bei der LSVA (vgl. Ziff. 5.3.3). Die auf der Basis der Fondsrechnung Ende 2009 erstellte Prognose weist mit einem GAP von +219 Millionen im Jahr 2016 wieder einen positiven Wert aus, der sich in der gleichen Grössenordnung wie vor einem Jahr bewegt (vgl. Abbildung in Anhang 6.2).

Der Vorsteher des UVEK bestätigte im Rahmen einer Aussprache Mitte März 2010, dass die Bevorschussungslimite im FinöV-Fonds mit der aktuellen Einnahmeprog- nose eingehalten werden könne, ohne dass NEAT-Projekte verschoben werden müssten. Allerdings seien die Auswirkungen eines für den Bund allenfalls abschlä- gigen Bundesgerichtsentscheids zur LSVA (vgl. Ziff. 5.3.3) noch nicht in den Prog- nosen enthalten. Zudem wird der Bundesrat Mitte 2010 über ein Konsolidierungs- programm für den Bundeshaushalt entscheiden. Als eine mögliche Massnahme steht zur Diskussion, dass Einlagen in den FinöV-Fonds für den Substanzerhalt der Schieneninfrastruktur der SBB und der Privatbahnen verwendet werden könnten.

5.3.3 LSVA-Einnahmen

Die NAD hat an ihrer November-Tagung eine Aussprache mit der Oberzolldirektion (OZD) und der Eidg. Finanzverwaltung (EFV) über den Prozess der Einnahmen- schätzung und die aktuellsten Einnahmeprosen für die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie deren Auswirkung auf die Liquiditätsplanung im FinöV-Fonds und auf die Verwirklichung der FinöV-Projekte geführt. Auslöser waren im Frühjahr 2009 erstellte Einnahmenschätzungen der OZD, die erst einen dramatischen, später einen merklichen Rückgang der LSVA prognostiziert hatten. Dies hätte nach Steuerungsmassnahmen bis zu einer zeitlichen Verschiebung von FinöV-Projekten (inkl. ZEB) verlangt. Schliesslich haben sich die Schätzungen als zu pessimistisch erwiesen. Die OZD legte der NAD das Verfahren für die Einnah- menschätzung dar und verwies auf die Anfang 2009 äusserst unsicheren Wirt- schaftsprognosen.

Im Rahmen der Aussprache kam auch ein Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer) vom 21. Oktober 2009 zur Sprache. Das Gericht hatte drei gegen die Erhöhung der LSVA vom 1. Januar 2008 gerichtete Beschwerden gutgeheissen. Die Beschwerdeführer hatten moniert, dass die Erhöhung gegen die Vorgabe verstosse,

wonach der Ertrag der Abgabe die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen dürfe. Mitte November 2009 haben das EFD und das UVEK das Urteil an das Bundesgericht weitergezogen. Gleichzeitig beschlossen sie, die Abgabe ab sofort wieder nach dem alten Tarif zu erheben.

Mit Empfehlung vom 23. November 2009 (vgl. Anhang 1.2) verlangte die NAD vom Gesamtbundesrat Auskunft über die Auswirkungen des Gerichtsentscheids. Abhängig vom Ausgang des Verfahrens vor Bundesgericht stellte sie konkrete Fragen hinsichtlich einem allfälligen Nachbezug bzw. einer allfälligen Rückerstattung der LSVA-Einnahmen sowie über die finanziellen Auswirkungen des Entscheids auf den FinöV-Fonds und dessen Bauprogramm.

Der Bundesrat orientierte die NAD Anfang 2010 schriftlich über seine Grundsatzentscheide. Sollte das Bundesgericht das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bestätigen und sich gegen die LSVA-Erhöhung aussprechen, wolle der Bundesrat allen in- und ausländischen Fahrzeughaltern die zuviel bezahlte LSVA auf Antrag zurückerstatten. Bei einem Urteil zu Gunsten des Bundes verzichte der Bundesrat aus administrativen Gründen auf den Nachbezug bei ausländischen Fahrzeugen und – aus Gründen der Gleichbehandlung – auch bei inländischen Fahrzeugen. Das UVEK wurde beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem EFD und dem EJPD bis Ende April 2010 ein Aussprachepapier vorzulegen, das auch die Auswirkungen auf den FinöV-Fonds und das Bauprogramm der FinöV-Projekte darstellt. Darauf gestützt werde der Bundesrat die notwendigen Entscheide fällen und dabei den finanz-, verkehrs-, verlagerungs- und europapolitischen Aspekten Rechnung tragen.

Am 19. April 2010 hat das Bundesgericht den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts aufgehoben. Dies ermöglicht es dem Bund, die LSVA wieder auf das höhere Niveau anzuheben und Verzögerungen in der Finanzierung des Bahnausbaus zu vermeiden.

Im Rahmen der Berichterstattung in der Finanzkommission des Nationalrats wurde Anfang Februar 2010 die Frage gestellt, welche Behörde mit welchen Methoden die Berechnungen untersucht, mit denen die LSVA gerechtfertigt wird. Diese Frage wird von der zuständigen Subkommission der Finanzkommission des Nationalrates im Rahmen der Vorberatung der Staatsrechnung des Bundes für das Jahr 2009 behandelt.

5.3.4 Würdigung der NAD

Aufgrund der aktuellen Fondssimulation (Basis Rechnung 2009) kann das Fondsreglement sowohl in Bezug auf die Bevorschussungslimite als auch in Bezug auf die Rückzahlungsbestimmungen eingehalten werden. Allerdings muss der Bundesrat bei den Rückzahlungsbestimmungen von einer zweijährigen Verschiebung Gebrauch machen. Der Zeitpunkt für den Beginn der Rückzahlung der Bevorschussung im FinöV-Fonds ist gemäss Willen des Parlaments an den Inbetriebnahmetermin des Gotthard-Basistunnels geknüpft.

Bei der Beurteilung von Massnahmen zur Optimierung der NEAT sind neben den Kosten- und Terminprognosen vor allem die im FinöV-Fonds knapp verfügbaren Mittel relevant. Die NAD wird die weiteren Entwicklungen bei der LSVA

(Auswirkungen des Bundesgerichtsentscheids zugunsten des Bundes, des Konsolidierungsprogramms und der Einnahmenprognosen) weiterverfolgen. In Bezug auf die Mittelverwendung sollten nach Ansicht der NAD diejenigen Bahn-Projekte Vorrang haben, die dem Bau, dem Betrieb und der Kapazitätsauslastung der NEAT dienen (Ausbau der NEAT-Zufahrten auf der Gotthard-Achse im Rahmen von ZEB sowie Anpassung der Tunnelhöhen und –weiten auf der Gotthard Achse im Rahmen des Konzepts Bahn 2030).

6 Termine

6.1 Terminziele

Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der einzelnen NEAT-Werke wird vom Parlament rechtlich nicht festgeschrieben. Nach der Zustimmung des Volkes zur FinöV-Vorlage im Jahre 1998 definierte der Bundesrat auf der Basis der damaligen Terminprognosen Terminziele und Meilensteine (Zwischenziele) für die einzelnen Werke und Phasen. Diese wurden in den Vereinbarungen zwischen dem Bundesrat und den Erstellern festgehalten. Seither wurden verschiedene Vereinbarungen revidiert bzw. neue Vereinbarungen abgeschlossen, beispielsweise im Zusammenhang mit der Leistungsbereinigung in den Jahren 2008 und 2009. Mit den neuen Vereinbarungen wurden auch die entsprechenden Terminziele und Meilensteine neu fixiert.

6.2 Terminprognosen und -risiken

Die Ersteller aktualisieren mindestens halbjährlich ihre Terminplanung und Terminprognosen. Letztere werden auf Basis von realistischen Annahmen für Vortriebs- und Einbauleistungen erstellt und bildet den wahrscheinlichsten Fall ab (vgl. Tab. 7). Die Terminauswirkungen, die sich aus den Chancen und Gefahren der Risikoanalyse ergeben, sind in den Terminprognosen nicht berücksichtigt. Parallel zum Voranschreiten des Projekts nimmt die Genauigkeit der Prognosen zu und die Risiken werden besser kalkulier- und beherrschbar.

Tabelle 7

Übersicht über die Terminprognosen der NEAT-Werke per 31. Dezember 2009

Werk	Zielwert Inbetriebnahme	Stand Ende 2008	Stand Ende 2009	Veränderung im 2009
Projektaufsicht	–	2022	2022	unverändert
Achse Lötschberg	2007	2007	2007	in Betrieb
Achse Gotthard				
– Gotthard	2016	2017	2017	unverändert
– Ceneri	2016	2019	2019	unverändert
Ausbau Surselva	2001	2004	2004	in Betrieb

Werk	Zielwert Inbetriebnahme	Stand Ende 2008	Stand Ende 2009	Veränderung im 2009
Anschluss Ostschweiz	2013/2016	–	–	reduziertes Projekt beendet
Ausbauten				
St. Gallen–Arth-Goldau				
– Phase 1	2004	2004	2004	in Betrieb
– Phase 2, SOB	2013	–	2013	neu vereinbart
– Phase 2, SBB	2014	–	2014	neu vereinbart
Streckenausbauten				
Achse Lötschberg				
– Ausbauten BLS	2006	2006	2006	in Betrieb
– Ausbauten SBB	2008	2012	2012	unverändert
– Betriebsvorbereitung BLS	2007	2007	2007	in Betrieb
Streckenausbauten				
Achse Gotthard				
– Gotthard	2017	–	2017	neu vereinbart
– Ceneri	2019	–	2019	neu vereinbart

Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, Hauptbericht, S. 12

6.2.1 Projektaufsicht

Gemäss BAV zeigen die Erfahrungen bei der Schlussabrechnung des Lötschberg-Basistunnels, dass für die Restarbeiten und die Erstellung der Schlussberichte inkl. Abrechnung zwei Jahre ab Inbetriebnahme vorzusehen sind. Ein weiteres Jahr wird für die Abrechnung des Gesamtvorhabens veranschlagt.

6.2.2 Achse Lötschberg und Ausbauten

Der volle kommerzielle Betrieb startete mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007. Im ersten Halbjahr 2009 wurde das Werk «Achse Lötschberg» provisorisch abgerechnet. Die definitive Abrechnung durch das UVEK kann erst nach Abschluss sämtlicher Restarbeiten und der juristischen Verfahren erfolgen.

Die für die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels notwendigen Ausbauten sind erstellt. Das 4. Gleis der SBB in Visp will die SBB später realisieren.

6.2.3 Gotthard-Basistunnel

Gegenwärtig bestehen Pufferzeiten bei den Bauabläufen des Rohbaus und zwischen dem Abschluss des Rohbaus und dem Start des Bahntechnikneinbaus. Die entstandenen Zeitreserven werden bei der Planung für eine allfällige frühere Inbetriebnahme

genutzt. Das BAV schätzt den möglichen Zeitgewinn auf ein Jahr. Entscheidend hierfür wird sein, ob die zeitkritischen Arbeiten bezüglich der Bahntechnik auch wirklich früher aufgenommen werden können.

Unter Berücksichtigung der im 2009 erreichten Vortriebsleistungen in Sedrun und Faido erachtet das BAV eine Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels Ende 2017 nach wie vor als wahrscheinlichstes Szenario (Prognose Ende 2008: 2017). Die Gefahren für eine verspätete Inbetriebnahme haben sich innert Jahresfrist verringert, die Chancen für eine frühere Inbetriebnahme hingegen verbessert.

- *Gefahren:* Sie liegen hauptsächlich beim Baugrund, bei den Projekt- und Bestellungsänderungen und bei der Ausführung. Bis zum Hauptdurchschlag ist ein Terminrisiko von bis zu 1 Jahr nicht auszuschliessen. Bei Eintreten dieses Terminverzugs kann im Bereich Bahntechnikeinbau durch andere Arbeitsabfolgen wieder Zeit kompensiert werden. Beim Bahntechnikeinbau und bei der Inbetriebsetzung besteht gesamthaft ein Terminrisiko von einem halben bis zu 1 Jahr. Im ungünstigsten Fall schätzt das BAV, dass sich der Inbetriebnahmetermin um bis zu 2 Jahre verspäten kann (Gefahr Ende 2008: 2,5 Jahre).
- *Chancen:* Die guten Vortriebsleistungen in der Berichtsperiode erhöhen die Terminalsicherheit. Die vorhandene Flexibilität bei den Terminen für die Übergabe von Rohbau zu Ausrüstung führen zu einer optimistischeren Einschätzung der terminlichen Chancen. Gegenwärtig bestehen Pufferzeiten bei den Bauabläufen des Rohbaus und zwischen dem Abschluss des Rohbaus und dem Start des Bahntechnikeinbaus. Diese können möglicherweise für eine bis zu einem Jahr frühere Inbetriebnahme genutzt werden. Optimierungen bei den Rohbau-Arbeiten und der Ausrüstung mit der Bahntechnik können ebenfalls zu einer Chance von einem halben Jahr führen. Das BAV schätzt die Chance für eine frühere Inbetriebnahme auf 1,5 Jahre ein (Chance Ende 2008: 1 Jahr).

6.2.4 Ceneri-Basistunnel

Der Fensterstollen Sigirino und die Installationskaverne im Berginnern wurden wie prognostiziert Ende 2009 fertig ausgebrochen. Mit dem Ausbruch der Tunnelröhre Richtung Süden konnte im 1. Quartal 2010 begonnen werden. Die Vortriebsarbeiten von Vigana aus Richtung Süden sind im Gang. Der Durchbruch von Sigirino in nördliche Richtung zum Los Vigana wird neu drei Monate früher auf Oktober 2014 prognostiziert. Eine Auslösung der im Werkvertrag vorgesehenen Option, den Gegenvortrieb Vigana von Norden Richtung Sigirino um 2 Kilometer zu verlängern (Losgrenzenverschiebung), steht deshalb nicht zur Diskussion.

Kritisch für die Fertigstellung des Rohbaus des Ceneri-Basistunnels sind die Vortriebsarbeiten im Süden. Gemäss dem vereinbarten Terminprogramm mit dem Unternehmer, welches ausschliesslich Sprengvortrieb vorsieht, verschiebt sich das Zwischenziel für den Durchbruch um 13 Monate von Anfang 2015 auf April 2016. Da der Unternehmer die Vortriebs- und Innenausbauarbeiten parallel ausführen will, werden aus heutiger Sicht keine Auswirkungen auf das Gesamtterminprogramm erwartet.

Für die Bahntechnicarbeiten werden die Zwischenziele im 1. Halbjahr 2010 festgelegt.

Die Aufnahme des vollen kommerziellen Betriebs wird unverändert auf den Fahrplanwechsel Ende 2019 prognostiziert. Dabei wird aus Sicht des BAV von einem optimistischen Verlauf des Ausbruchs, der Ausrüstung und der Inbetriebsetzungsphase ausgegangen. Die Steuerungsmassnahmen, um auf Abweichungen von der Terminplanung reagieren zu können, sind begrenzt. Grund dafür sind u.a. die werkvertraglichen Bindungen beim Rohbau-Hauptlos und die vorgesehene Vergabe der Bahntechnik an einen Totalunternehmer. Aufgrund der Erfahrungen im Projektverlauf des Gotthard-Basistunnels und der bisher eingetretenen Verzögerungen geht das BAV davon aus, dass sich der Inbetriebnahmetermine im ungünstigsten Fall um bis zu 3 Jahre verspäten kann (Gefahr Ende 2008: 3 Jahre). Die Chance für eine frühere Inbetriebnahme schätzt das BAV auf höchstens 6 Monate ein (Chance Ende 2008: keine).

6.2.5 Streckenausbauten Achse Gotthard

Die Vereinbarung für die Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung der Achse Gotthard mit den entsprechenden Terminzielen wurde am 27. November 2009 vom Bundesrat unterzeichnet. Die Inbetriebnahmetermine für den Gotthard- und den Ceneri-Basistunnel können eingehalten werden.

6.2.6 Übrige Werke

Im Rahmen des Projektes ZEB werden die Zugfolgezeiten auf den Zufahrten zum Gotthard bis 2020 verkürzt.

Der Zimmerberg-Basistunnel zwischen Thalwil und Litti-Baar ist nicht mehr Teil des Gesamtvorhabens NEAT. Das Anschlussbauwerk Nidelbad ist abgeschlossen.

Die für den Fahrplanwechsel relevanten Ausbauten der 1. Phase konnten bis Ende 2004 fertig gestellt werden. Die Restarbeiten sollten bis Ende 2010 abgeschlossen werden. Die Vereinbarung für die 2. Phase mit dem entsprechenden Terminziel wurde am 27. November 2009 vom Bundesrat unterzeichnet.

6.3 Würdigung der NAD

Die Unsicherheit der Prognose des Inbetriebnahmetermens für den Gotthard-Basistunnel hat sich dank der erfreulichen Vortriebsleistungen im Berichtsjahr weiter reduziert. Der aus heutiger Sicht prognostizierte Inbetriebnahmetermine im Dezember 2017 (unverändert) könnte sich bestenfalls auf Mitte 2016, im schlimmsten Fall auf Ende 2019 verschieben. Der Hauptdurchschlag in der Ost- röhre des Gotthard-Basistunnels wird von der ATG auf den 15. Oktober 2010 prognostiziert, jener in der Weströhre im Frühjahr 2011 erwartet. Bei den Bau- abläufen des Rohbaus sowie zwischen Abschluss des Rohbaus und dem Start des Bahntechnikeinbaus bestehen zeitliche Reserven. Die ATG trifft derzeit im Rah-

men der Optimierung des Gesamtterminprogramms Abklärungen für eine frühere Inbetriebnahme im Jahr 2016.

Die NAD weist mit Nachdruck darauf hin, dass die Einhaltung der Kosten gegenüber der Einhaltung der Termine absolute Priorität hat. Dies entspricht dem Willen des Parlaments, das den Kreditrahmen für die NEAT verbindlich festgelegt und gleichzeitig bewusst auf eine rechtliche Fixierung des Zeitpunkts für die Inbetriebnahme der einzelnen NEAT-Werke verzichtet hat. Einer Beschleunigung des Terminprogramms mit dem Ziel einer früheren Eröffnung bereits im 2016 steht die NAD deshalb kritisch gegenüber. Massnahmen, die zur Sicherung des Inbetriebnahmetermins Ende 2017 geprüft werden, müssen strikt kostenneutral sein. Bei der Beurteilung möglicher terminsichernder Massnahmen ist zudem eine Gesamtbetrachtung anzustellen, die neben der NEAT auch die Zufahrtstrecken mit einbezieht.

Beim Ceneri-Basistunnel haben sich Unsicherheiten bei der Terminprognose kaum verändert. Der aus heutiger Sicht prognostizierte Inbetriebnahmetermin im Dezember 2019 könnte sich bestenfalls auf Mitte 2018 (Veränderung gegenüber Prognose Ende 2008: neu 6 Monate früher), schlimmstenfalls auf Dezember 2022 (unverändert) verschieben.

IV. Schwerpunkt Tunnelbau: Vergaben, Bau und Ausrüstung

7 Gotthard-Basistunnel: Bau und Ausrüstung

7.1 Projektstand in den einzelnen Abschnitten

Der Baufortschritt am Gotthard-Basistunnel war im Berichtsjahr erneut erfreulich, insgesamt wurden Vortriebe von rund 16 Kilometern realisiert. Ende 2009 waren vom Tunnelsystem insgesamt rund 141,8 Kilometer oder 93,4 Prozent, Mitte April 2010 rund 152 Kilometer bzw. gut 95 Prozent ausgebrochen. Hinsichtlich der Losgrenzenverschiebung zwischen Sedrun und Faido kann davon ausgegangen werden, dass die Bandbreite der ursprünglichen Szenarien (Losgrenzenverschiebung bis zu 5 Kilometer) nicht ausgeschöpft werden muss und eine Verschiebung von einem Kilometer ausreicht.

Mitte April 2010 konnte die ATG vermelden, dass zwischen Sedrun und Faido nur noch rund 2,4 Kilometer auszubrechen sind. Der Hauptdurchschlag des Gotthard-Basistunnels wird voraussichtlich am 15. Oktober 2010 in der Oströhre stattfinden. Hingegen traf die Tunnelbohrmaschine in der Weströhre des Abschnittes Faido Anfang März 2010 auf eine geologische Störzone. Nach einem Gesteinsniederbruch musste der Vortrieb vorläufig eingestellt werden. Es wird mit einem Vortriebsunterbruch von vier Monaten gerechnet. Auf das Terminprogramm und damit auf die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels per Ende 2017 hat dieses Ereignis keine Auswirkungen.

7.2 Risiken, finanzielle und terminliche Auswirkungen

Der Niederbruch in der Weströhre im Abschnitt Faido zeigt, dass auch in den letzten drei Kilometern Richtung Sedrun weiterhin erhebliche geologische Risiken bestehen. Erst nach erfolgtem Durchschlag werden diese Unsicherheiten wegfallen, womit sich dann die Zuverlässigkeit der Termin- und Kostenprognose für das Gesamtprojekt deutlich vergrössert. Die NAD wird sich bis zum nächsten Tätigkeitsbericht umfassend über die terminliche und finanzielle Situation im Abschnitt Faido, insbesondere über allfällige Mehrkosten, orientieren lassen.

Insgesamt befindet sich der Gotthard-Basistunnel terminlich auf Kurs. Aufgrund der günstigen Entwicklung im Rohbau in den vergangenen rund anderthalb Jahren ging die ATG per Ende 2009 von einer Reserve von 15 Monaten bis zum Einbaubeginn der Bahntechnik im Abschnitt Sedrun-Faido aus. Sie prüft deshalb beim Bahntechnik-Einbau Optimierungsmassnahmen, damit sich dieser Umstand positiv auf die nachstehenden Termine, insbesondere die Inbetriebnahme, auswirkt.

Die NAD wird sich zu gegebener Zeit umfassend über die Konsequenzen allfälliger Verschiebungen von Termin-Meilensteinen orientieren lassen und dabei insbesondere dem Kosten-/Nutzeneffekt grösste Aufmerksamkeit schenken.

7.3 Talsperrensicherheit

Die Erfahrungen aus dem Jahre 1978 mit dem Sondierstollen Rawil und den Schäden an der Staumauer Zeuzier zeigten, dass Tunnelvortriebe aufgrund der Gebirgsentwässerung unerwartet grossen Einfluss auf Stauwerke haben können und das Schadenspotenzial enorm ist. Diesem Aspekt wurde deshalb an den beiden NEAT-Basistunneln von Beginn weg die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt. Die NAD ihrerseits hatte sich bereits 2002 über die getroffenen Massnahmen orientieren lassen. Da der Gotthard-Basistunnel in der Nähe von drei Stauseen (Nalps, Curnera, Santa Maria) vorbeiführt und der Vortrieb letztes Jahr in den Einflussbereich der Staumauer Santa Maria gelangte, widmete die NAD ihre Oktober-Tagung 2009 schweremässig dem Thema der Talsperrensicherheit und besichtigte auf dem Lukmanier die Staumauer Santa Maria.

Um den Einfluss der Bauarbeiten am Gotthard-Basistunnel auf die Talsperren präzise nachzuweisen, werden deren Veränderungen seit mehreren Jahren durch ATG-eigene Messungen verfolgt, in Ergänzung zu den normalen Überwachungsmassnahmen bei Stauwerken. Die umfangreichen Messungen zeigen, dass die durch den Bau des Gotthard-Basistunnels ausgelösten Veränderungen bei der Staumauer Nalps noch weit innerhalb der Toleranzwerte liegen und sich inzwischen stabilisiert haben. Bei der Staumauer Santa Maria wurden bisher noch überhaupt keine Veränderungen durch den Tunnelvortrieb festgestellt, ebenso wenig bei Curnera. Die NAD konnte mit Befriedigung zur Kenntnis nehmen, dass die Thematik frühzeitig erkannt wurde, zuverlässige Messwerte vorliegen und die Sicherheit der Talsperren durch die getroffenen Massnahmen gewährleistet ist.

7.4 Würdigung der NAD

Die NAD ist erfreut über den Projektstand am Gotthard. Der Niederbruch im Abschnitt Faido vom März 2010 zeigt allerdings, dass weiterhin geologische Risiken bestehen, die grössere finanzielle Folgen nach sich ziehen können.

Die Frage, ob der Fortschritt im Rohbau allenfalls eine Beschleunigung nachstehender Termine erlaubt, muss nach Ansicht der NAD unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile und insbesondere im Lichte einer umfassenden Kosten-Nutzen-Analyse geprüft werden.

8 Gotthard-Basistunnel: Bahntechnik

8.1 Projektstand

Im Mai 2007 vergab die ATG die Bahntechnikerarbeiten für den Gotthard-Basistunnel an die Arbeitsgemeinschaft Transtec Gotthard (TTG). Nachdem die Beschwerde eines unterlegenen Konsortiums im Dezember 2007 zurückgezogen wurde, konnte Ende April 2008 der Werkvertrag mit TTG unterzeichnet werden. Ende 2008 wurde der erste Meilenstein (Auftragsanalyse, Systemanforderungen, Organisation nächste

Phase) weitestgehend und termingerecht erreicht. Am 22. Dezember 2009 wurde beim BAV das Detailprojekt eingereicht.

Der Werkvertrag mit TTG umfasst unter anderem die Planung der Sicherungsanlagen. Die Ausführung mit ETCS wurde hingegen nur als Option ausgeschrieben. Diese Option wurde im November 2009 ausgelöst. Damit konnte dem Bund ein Pauschalrabatt von 20 Millionen Franken gesichert werden. Gleichzeitig führten die Erfahrungen von der Neubaustrecke Bahn 2000 und vom Lötschberg-Basistunnel zu verschiedenen Projektänderungen im Bereich der Sicherungsanlagen. Die von der TTG ursprünglich auf rund 96 Millionen Franken bezifferten Mehrkosten konnten durch eine Optimierung der Varianten, ein bereinigtes Mengengerüst und erfolgreiche Verhandlungen schliesslich auf noch rund 33 Millionen begrenzt werden.

Im Frühjahr 2010 waren rund 40 Prozent des gesamten Gotthard-Basistunnels bereit für den Einbau der bahntechnischen Ausrüstung. Der Einbau ab dem Südportal Bodio beginnt Mitte 2010. In der Weströhre des Einbauabschnitts Faido-Bodio soll im ersten Halbjahr 2013 ein Versuchsbetrieb stattfinden. Ziel ist es, frühzeitig Fehler zu erkennen und damit die Risiken in Bezug auf die Einhaltung des Inbetriebsetzungstermins und der Kosten zu reduzieren.

8.2 Besuch der NAD bei der Alpiq in Olten

Die Bedeutung der Bahntechnik auf die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels veranlasste die NAD, ihre April-Tagung 2009 mit einem Besuch bei der mit den Bahntechnikerarbeiten beauftragten Arbeitsgemeinschaft Transtec Gotthard (TTG) zu verbinden. Die NAD liess sich über die Projektstruktur, das Terminprogramm, das Risikomanagement, den Stand der Arbeiten, die Optimierungspotenziale und die kommenden Herausforderungen orientieren. In der Diskussion mit der TTG, der ATG und dem BAV wurden insbesondere die Zusammensetzung der Vertragssumme, die Berücksichtigung von Erfahrungen aus dem Lötschberg-Basistunnel, die Optimierungsmöglichkeiten, die hauptsächlichen Risiken des Projektes und die Problematik der Schnittstellen zwischen den Beteiligten erörtert. Die NAD gewann bei diesem Besuch einen vertieften Einblick in das sehr komplexe Bahntechnik-Projekt am Gotthard-Basistunnel und dessen wesentliche Problemfelder.

8.3 Risiken, finanzielle und terminliche Auswirkungen

Bei der Beratung des NEAT-Standberichts 2009/I des BAV diskutierte die NAD unter anderem das grundsätzliche Risiko von Projektänderungen und zusätzlichen Bestellungen. Die NAD teilt die Haltung des BAV, welches die hauptsächlichen Risikopotenziale bei der Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel erkennt, sei es als Folge neuer Erkenntnisse aus der Detailprojektierung oder aufgrund von Anforderungen seitens des Betreibers. Die NAD richtete in der Folge an das UVEK die Empfehlung, der klaren Definition von Aufgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten aller Beteiligten grösste Bedeutung zuzumessen und insbesondere auf eine präzise Festlegung der Schnittstellen zwischen der TTG als ausführender Totalunternehmung, der ATG als verantwortliche Bauherrin, der SBB als künftige Betreiberin und dem BAV als Besteller und Bewilligungsbehörde zu achten (vgl. Anhang 1.2, Empfehlung vom 2. Oktober 2009 an den Vorsteher UVEK).

Mit Schreiben vom 3. November 2009 hielt das UVEK fest, dass die Empfehlung der NAD ein Anliegen unterstützt, das auch beim UVEK und beim BAV hohe Priorität genießt. Nach Ansicht des UVEK wird mit dieser Empfehlung zudem gegenüber den Projektverantwortlichen ein deutliches Zeichen gesetzt, sich bei der Realisierung des Gotthard-Basistunnels auf das zwingend Notwendige zu beschränken. An einer Aussprache mit dem Vorsteher des UVEK am 15. März 2010 liess sich die NAD über die vom UVEK bzw. vom BAV an die Hand genommenen Massnahmen orientieren. Sie nahm zur Kenntnis, dass mit den Verantwortlichen der SBB und der ATG inzwischen diesbezügliche Gespräche geführt wurden und die wesentlichsten Punkte in einer rund zehn Punkte umfassenden Vereinbarung festgehalten werden. Damit soll den möglichen Zielkonflikten begegnet und die Rollen der Beteiligten klar definiert werden.

Gemäss Standbericht 2009/II des BAV zeigen die bisherigen Erfahrungen, dass trotz rigidem Vertragsmanagement ein latentes Potenzial für Mehrleistungen und Mehrkosten besteht. Zudem zeigen die angekündigten Änderungsanträge der ATG, dass der Leistungsumfang der Projekte Bahntechnik des Gotthard-Basistunnels und Bahntechnik des Ceneri-Basistunnels noch nicht abschliessend definiert ist. Diese Einschätzung unterstreicht aus Sicht des NAD die Notwendigkeit einer klaren Definition der Aufgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten aller Beteiligten und die Bedeutung eines restriktiven Kostencontrollings.

8.4 Würdigung der NAD

Die NAD wertet die von den Beteiligten getroffenen Massnahmen zur Bewältigung dieses enorm komplexen Vorhabens positiv. Mit der Klärung der Schnittstellen und der Rollen aller Beteiligten wurde ihren Empfehlungen Rechnung getragen. Trotzdem erachtet die NAD die Bahntechnik des Gotthard-Basistunnels weiterhin als sehr grosses Kostenrisiko. Dementsprechend wird sie die Realisierung dieses Loses auch künftig mit grösster Aufmerksamkeit begleiten und sich laufend über den Projektfortschritt, die Chancen und Risiken sowie die Kostenentwicklung orientieren lassen.

9 Ceneri-Basistunnel: Bau, Ausrüstung und Bahntechnik

9.1 Projektstand

Die Bauarbeiten am Ceneri kommen grossteils programmgemäss voran. Die einzelnen terminlichen Abweichungen haben noch keine Aufwirkungen auf das Gesamtterminprogramm. Mit einer ersten offiziellen Sprengung begannen am 10. März 2010 die Hauptarbeiten für den Vortrieb am Ceneri-Basistunnel. Der Vortrieb wird durch ein italienisches Konsortium ausgeführt (Bauhauptlos 852; siehe Ziff. 9.2). Während der nächsten Monate werden die nötigen Einrichtungen installiert, damit ab Herbst 2010 die Baustelle für den Vollbetrieb – gleichzeitiger Vortrieb vom Zwischenangriff Sigirino aus in Richtung Nord und Süd – bereit ist. Für den Gegen-

vortrieb vom südlichen Portal Vezia in Richtung Norden (Los 854) konnte anfangs Februar 2010 der Werkvertrag unterzeichnet werden, die Vortriebsarbeiten begannen im März.

Probleme ergaben sich im Berichtsjahr beim Nordportal Vigana bei der Unterquerung der Autobahn. Diese Unterquerung erfolgte zum grössten Teil in Lockergestein. In der Folge senkte sich die Fahrbahn der A2 um rund 12 Zentimeter ab. In Absprache mit dem Bundesamt für Strassen konnten die Setzungen durch geeignete Massnahmen in einem tolerierbaren Bereich gehalten werden. Dadurch bewegte sich die Ebenheit der Fahrbahn stets im Rahmen der geltenden Grenzwerte. Die Setzungen werden weiterhin regelmässig überwacht

9.2 Vergabe Bauhauptlos 852

Die NAD begleitete diese Vergabe bereits seit 2008. Ihre Sorge galt in erster Linie dem Risiko von Verzögerungen infolge von Einsprachen gegen dieses letzte grosse Baulos der NEAT. Die Erfahrungen beim Baulos in Erstfeld hatten gezeigt, dass Einsprachen die Arbeiten rasch mehrere Monate blockieren können. Aus diesem Grund hatte die NAD im Jahre 2006 die Vergabe des Bauloses Erstfeld näher untersucht und daraufhin zwölf Empfehlungen formuliert, davon deren fünf zuhanden der ATG.¹⁶

Im Juni 2009 liess sich die NAD in zwei ausserordentlichen Sitzungen von der ATG über die Vergabe dieses Loses informieren. Sie nahm zur Kenntnis, dass der Zuschlag an ein italienisches Konsortium (Consortio Condotte Cossi) ging und der Vergabepreis von 987 Millionen Franken um rund 71 Millionen oder gut 7 Prozent unter dem Preis des zweitbesten Angebots lag. Die NAD erachtete die Vergabe als plausibel und nachvollziehbar und stellte fest, dass sich die in der Region erzielbare Wertschöpfung nicht präzise beziffern lässt, bei allen Anbietern aber etwa im selben Rahmen liegt. Sie sieht im Übrigen vor, das Thema des volkswirtschaftlichen Nutzens von Grossbaustellen 2010 zu vertiefen.

An ihrer August-Tagung 2009 konnte die NAD zur Kenntnis nehmen, dass gegen die Vergabe kein Rekurs eingegangen und die Vergabe somit in Rechtskraft erwachsen war. Die NAD liess sich von der ATG über Einzelheiten dieser Vergabe und das weitere Vorgehen orientieren. Der Werkvertrag konnte im Oktober 2009 unterzeichnet werden, die Vortriebsarbeiten haben am 10. März 2010 begonnen

9.3 Bahntechnik: Vorbereitungen zur Ausschreibung

Das Bauprojekt für die bahntechnischen Installationen ist in Erarbeitung. Parallel dazu wird das Ausschreibungsmodell überprüft und aktualisiert. Gegenüber der Bahntechnik beim Gotthard-Basistunnel ergeben sich am Ceneri zwei Änderungen. Zum einen wird die Fahrbahn separat ausgeschrieben. Dadurch erhofft sich die ATG mehr Varianten und mehr Wettbewerb. Zum andern werden die Sicherungsanlagen in Absprache mit den SBB vorzeitig und ebenfalls separat ausgeschrieben. Das hat

¹⁶ Bericht der NAD vom 19. März 2007 über die Abklärungen ihrer Arbeitsgruppe betreffend der Vorwürfe im Zusammenhang mit der Vergabe des Bauloses 151 (Erstfeld) der Alp-Transit Gotthard AG (BBI 2007 3635)

zur Folge, dass der Bahntechnik-Unternehmer die von der ATG definierten Sicherungsanlagen übernehmen muss und damit gewisse Schwierigkeiten, wie sie sich am Gotthard-Basistunnel zeigten, vermieden werden können (vgl. Ziff. 8).

Die Ausschreibung der Bahntechnik soll im zweiten Semester 2011 erfolgen, die Ausführung ab 2015. Die NAD nahm zur Kenntnis, dass die lange Frist von gut drei Jahren zwischen Ausschreibung und Ausführungsbeginn auf den Erfahrungen am Gotthard-Basistunnel basiert und intensiv genutzt wird, insbesondere für die Ausarbeitung der Ausschreibung, den Vergleich der Offerten und die Vertragsvereinbarung. Aus Sicht der NAD ist dabei möglichst zu vermeiden, dass nach erfolgter Ausschreibung noch gewichtige Projektänderungen vorgenommen werden müssen.

9.4 Würdigung der NAD

Die NAD hat mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass gegen die Vergabe des Bauhauptlozes 852 des Ceneri-Basistunnels keine Beschwerde eingereicht wurde. Dies lässt den Schluss zu, dass die ATG die nötigen Lehren aus der Vergabe des Bauloses Erstfeld gezogen hat. Damit konnte ein erhebliches Termin- und Kostenrisiko abgewendet werden.

Der Vorbereitung der Bahntechnik kommt auch beim Ceneri-Basistunnel grosses Gewicht zu. Die NAD wird ihr Augenmerk vor allem darauf richten, ob die Erfahrungen aus dem Gotthard-Basistunnel optimal umgesetzt und mögliche Synergien genutzt werden.

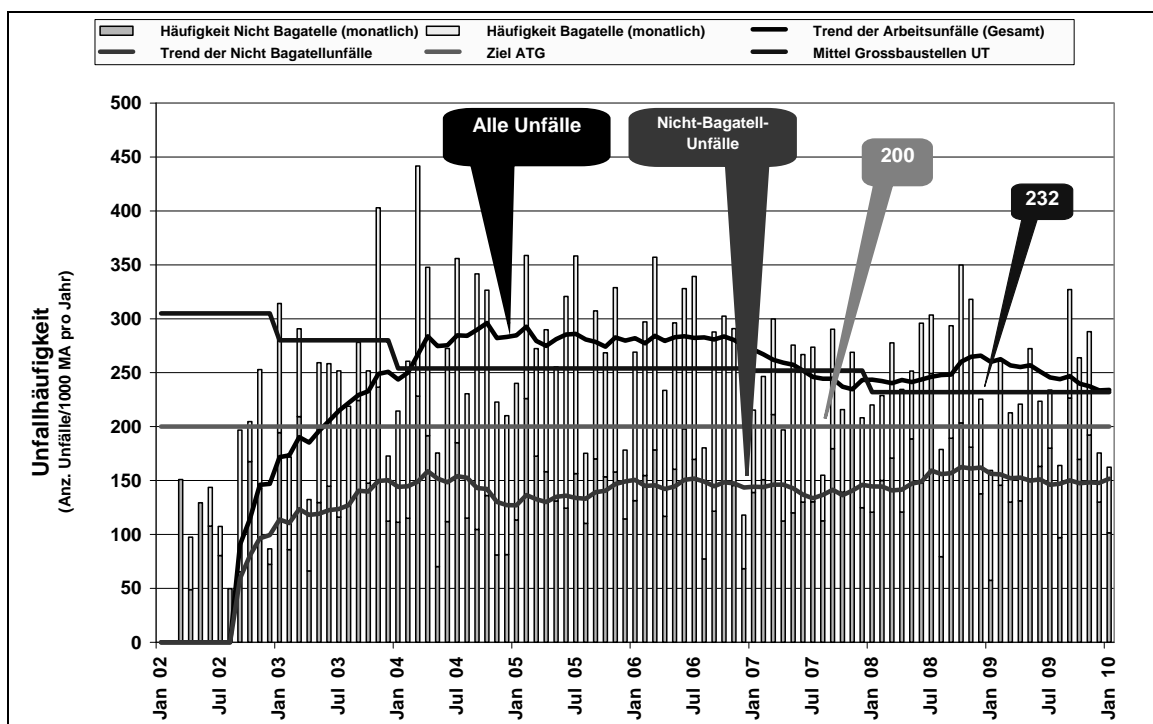
10 Arbeit auf den NEAT-Baustellen

Im Februar 2010 diskutierte die NAD mit Vertretern des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco) und der Suva im Rahmen derer jährlichen Berichterstattung über die Arbeitssicherheit und die Einhaltung der arbeitsgesetzlichen Bestimmungen auf den NEAT-Baustellen.

10.1 Arbeitssicherheit

Im Februar 2010 diskutierte die NAD mit Vertretern des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco) und der Suva im Rahmen derer jährlichen Berichterstattung über die Arbeitssicherheit auf den NEAT-Baustellen. Die NAD nahm erfreut zur Kenntnis, dass im Jahre 2009 – wie schon in den beiden Vorjahren – auf den NEAT-Baustellen kein tödlicher Unfall zu beklagen war. Auch nahm sie mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die Zahl der Unfälle auf den Baustellen der Gotthard-Achse im letzten Jahr leicht unter dem schweizerischen Durchschnitt lag. Ausserdem sind die Unfallzahlen, die 2008 noch anstiegen, im Jahr 2009 wieder zurückgegangen (vgl. Abb. 8):

Unfallverlauf auf den NEAT-Baustellen der Gotthard-Achse 2002 – 2009



Quelle: Erhebung der AlpTransit Gotthard AG (ATG), Stand 8.2.2010

Trotz dieser positiven Entwicklung liegt die Gesamtzahl der Unfälle auf den NEAT-Baustellen nach wie vor über dem von der ATG selbst gesteckten Ziel von jährlich höchstens 200 Unfällen pro 1000 Arbeitnehmer. Aus diesem Grund setzt die Suva – zusammen mit der Bauherrschaft ATG – auf eine fortlaufende Verbesserung der Sicherheitskultur in den betroffenen Baubetrieben (Weisungen und Kontrollen). Gestützt auf die Risikoschwerpunkte konzentriert sie sich im Jahr 2010 auf die stetige Verbesserung der Klimabedingungen (Hitzearbeit) und der Luftqualität (Quarzstaub) auf den Tunnelbaustellen. Ein besonderes Augenmerk richtet die Suva auf die verstärkte Koordination der Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzmassnahmen zwischen den verschiedenen Unternehmen. Ziel ist es, auf allen NEAT-Baustellen das gleich hohe Sicherheitsniveau zu erreichen.

10.2 Arbeitsbedingungen

Aus dem Jahresbericht 2009 des Seco über die Tätigkeiten der Durchführungsorgane des Arbeitsgesetzes geht hervor, dass die kantonalen Arbeitsinspektoren die NEAT-Baustellen im Durchschnitt dreimal besucht haben. Diese Kontrollen ergaben, dass die Gesundheit und die Sicherheit der Arbeitnehmer technisch gewährleistet sind.

Anfang 2009 orientierte das Seco die NAD, dass die bewilligten Arbeitszeiten in einzelnen Fällen nicht eingehalten worden waren. Angesichts der negativen Auswirkungen, welche die Nichteinhaltung der Arbeitszeitvorschriften und der Pausenregelungen auf die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und die Sicherheit der Arbeitnehmer

haben kann¹⁷, liess das Seco die kantonalen Arbeitsinspektorate Nachkontrollen auf den NEAT-Baustellen durchführen. Aus diesen zweiten Kontrollen, die im August 2009 abgeschlossen wurden, ging hervor, dass nach den ersten Inspektionen die Arbeitsvorschriften bedeutend besser eingehalten wurden. Nach den Ausführungen des Seco werden die Arbeitszeitregelungen in den meisten Fällen befolgt. Die NAD hat diese Schlussfolgerungen mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Sie betonte gleichzeitig, dass die verantwortlichen Stellen diesem Aspekt weiterhin Beachtung schenken sollten, um zu gewährleisten, dass die in den letzten zwei Jahren erzielten Fortschritte gesichert werden können.

10.3 Würdigung der NAD

Die NAD ist erfreut über den Rückgang der Unfallzahlen auf der Gotthard-Achse. Sie geht mit der Suva einig, dass die Arbeitssicherheit weiterhin optimiert werden kann und unterstützt die Absicht der Suva, die fortlaufende Verbesserung der Sicherheitsweisungen und deren Koordination auf den verschiedenen NEAT-Baustellen im Jahr 2010 als Schwerpunkte umzusetzen.

Die NAD unterstützt die Anstrengungen des Seco, die Regelungen des Arbeitsgesetzes konsequent durchzusetzen. Sie ermutigt das Seco und die Suva, sich weiterhin dafür einzusetzen, damit die Unternehmen auf den Baustellen des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften und den Erholungspausen im Interesse eines wirksamen Gesundheitsschutzes und der Unfallprävention die nötige Aufmerksamkeit schenken. Die NAD begrüsst die Anstrengungen der ATG, die Unfallhäufigkeit weiter auf das sich selbst gesetzte ambitionöse Ziel zu senken.

¹⁷ Tätigkeitsbericht der NAD vom 24. April 2009 (BBl 2009 5465), Ziff. 13.1

V. Schwerpunkt Betrieb: Inbetriebnahme und Betrieb

11 Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der Gotthard-Achse

11.1 Inbetriebsetzung und Bahnstromversorgung auf der Achse Gotthard

Der Betrieb der Gotthard-Achse wurde mit Bundesratsbeschluss vom 30. Juni 2006 der SBB übertragen. Gestützt auf eine Projektliste der SBB erarbeitete das BAV einen ersten Vereinbarungsentwurf für die Inbetriebnahme der Gotthard-Achse. Die Kosten wurden auf 441 Millionen Franken geschätzt (Preisstand 1998). Indessen zeichnete sich Anfang 2009 ein zusätzlicher Mittelbedarf seitens der SBB von 112 Millionen Franken ab, insbesondere infolge von Lücken bei den Schnittstellen zwischen ATG und SBB und aufgrund neuer Erkenntnisse beim Bedarf an Erhaltung und Interventionsmitteln. Die NAD empfahl daraufhin dem BAV und den SBB, die Investitionskosten für die Inbetriebnahme auf das zwingend notwendige Mass zu beschränken und das Optimierungspotenzial auszuschöpfen. Allerdings sollen dabei keine Kompensationen zu Lasten der Sicherheit, wesentlicher Kapazitäts- oder Fahrzeiteinbussen oder höherer Betriebskosten erfolgen (vgl. Anhang 1.2).

Im Berichtsjahr liess sich die NAD eingehend über die von ihr verlangte Überprüfung der Kosten für die Inbetriebnahme orientieren. Sie nahm zur Kenntnis, dass die vertieften Erklärungen zwischen BAV und SBB die Notwendigkeit der von den SBB definierten Anlagen grundsätzlich bestätigten. Diese Meinung wurde auch von externen Experten gestützt. Namhafte Kompensationen wären nicht möglich ohne Verletzung von Standards, betriebliche Einschränkungen und Mehraufwendungen in Betrieb und Erhaltung. Indessen zeigte die SBB verschiedene Einsparmöglichkeiten auf, von denen nach Entscheid des BAV schliesslich deren drei im Umfang von knapp 38 Millionen Franken realisiert wurden: Spätere Beschaffung von Erhaltungsfahrzeugen (10 Millionen), Verzicht auf Finanzierung Erhaltungszentrum für den Ceneri-Basistunnel durch FinöV (22 Millionen) und Reduktion Kosten Gesamtleitung (5 Millionen Franken). Ende November 2009 genehmigte der Bundesrat die entsprechende Vereinbarung mit den SBB. Die Bestellung mit einem Investitionsvolumen von 515 Millionen Franken umfasst die Leistungen für die Inbetriebnahme (358 Millionen) und die Leistungen für die Bahnstromversorgung (133 Millionen Franken).

Das Thema Bahnstrom hatte die NAD anlässlich ihrer Februar-Tagung 2009 grundsätzlich diskutiert und zur Kenntnis genommen, dass der Strombedarf für die Bahn bis 2030 kontinuierlich zunimmt. Der Absicherung des Energiebedarfs kommt deshalb ein hoher Stellenwert zu. Die SBB hat 2009 eine Beschaffungs- und Versorgungsstrategie erarbeitet. Die NAD wird dieses Thema 2010 vertiefen.

11.2 Risiken, finanzielle und terminliche Auswirkungen

Die SBB setzt im Auftrag des Bundes die Inbetriebsetzung und die übergeordnete Bahnstromversorgung im Rahmen von 515 Millionen Franken um. Sie nimmt damit Betreiberinteressen gegenüber den Projekten der ATG wahr. Daneben erbringt sie für die ATG Sachverständigenmandate, aber auch Leistungen für Unternehmungen,

welche von der ATG beauftragt werden. Diese unterschiedlichen Rollen bergen aus Sicht der NAD gewisse Risiken. Die SBB ist sich dieser Problematik bewusst; Verbesserungspotenzial erkennt sie insbesondere bei der gegenseitigen, transparenten Information zwischen SBB, ATG und BAV.

Die für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels relevanten Termine können aus heutiger Sicht eingehalten werden. Bezüglich der Finanzierung der Inbetriebnahme wurde durch die Vereinbarung zwischen Bund und SBB vom November 2009 die notwendige Grundlage geschaffen. Aus Sicht der NAD kommt im Lichte der raschen technischen Entwicklung der Überwachung der in der Vereinbarung fixierten Kosten grosse Bedeutung zu.

11.3 Würdigung der NAD

Die NAD begrüsst, dass mit der Vereinbarung vom November 2009 zwischen Bund und SBB die nötigen Grundlagen für eine termin- und kostengerechte Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels geschaffen werden konnten. Der Überwachung der Kosten misst sie angesichts der raschen technischen Entwicklung grosse Bedeutung zu.

12 Achse Lötschberg

12.1 BLS Netz AG und Projektabschluss

Die BLS AT hat im Frühling 2009 ihre Geschäftstätigkeit nach der erfolgreichen Fertigstellung der neuen Achse Lötschberg eingestellt. Am 21. April 2009 wurden an den Sitzungen der beiden Verwaltungsräte der BLS AG und der BLS AT die Unterschriften für eine auf den 1. Januar 2009 rückwirkende Gründung der neuen Infrastrukturgesellschaft BLS Netz AG geleistet. Die noch offenen Geschäfte der BLS AT wurden von der BLS Netz AG übernommen. Die Restarbeiten umfassen insbesondere den Abschluss und die Abrechnung der noch offenen Projektgruppen, die Rückgabe und Entschädigung von Landflächen, die Langzeitsetzung St. German und den Abschluss diverser Rechtsfälle.

Die unterschiedlichen Auffassungen zwischen dem Unternehmer der Bahntechnik und der BLS AT über die Abwicklung der Vertragsteuerung wurden vor das Handelsgericht des Kantons Bern getragen. Am 25. August 2009 wurde den Parteien vom Handelsgericht ein Vergleich unterbreitet. Dieser wurde vom Bahntechnik-Unternehmer abgelehnt, worauf es Ende Januar 2010 zu weiteren Verhandlungen kam. Mit Urteilsdispositiv vom 3. Februar 2010 teilte das Handelsgericht mit, dass die BLS Netz AG dem Totalunternehmer Implenia/Rhomberg die Materialsteuerung samt Verzugszins und Mehrwertsteuer in der Grössenordnung von circa 23 Millionen Franken zu bezahlen hat. Sobald die schriftliche Urteilsbegründung vorliegt, wird die BLS Netz AG in Absprache mit dem BAV über das weitere Vorgehen entscheiden.

Die provisorische Bauabrechnung des Werkes Achse Lötschberg wurde per Ende Mai 2009 fristgerecht erstellt. Darauf basierend wurde der Nachweis erbracht, dass

die Abrechnung mit den bilanzierten Anlagewerten und den Fondsentnahmen per Stichtag 31.12.2008 übereinstimmt.

12.2 Beschaffung neues Leitsystem

Die BLS Netz AG sieht vor, das Tunnelleitsystem, in welchem die einzelnen Anlageteile übergeordnet zusammengefasst werden (z.B. Lüftung, Schiebetüren etc.), in den nächsten Jahren zu ersetzen. Die NAD zeigte sich erstaunt, dass gewisse Anlageteile bereits in den nächsten Jahren ersetzt werden sollen. Sie liess sich deshalb eingehend über die Gründe für diese Ersatzbeschaffung orientieren.

Das heutige Leitsystem funktioniert zur Zufriedenheit des Betreibers, es erfüllt die Anforderungen an die Tunnelsicherheit und den Tunnelbetrieb. Gemäss BAV erfolgten die Ausschreibung und die Implementierung in die ganze Bahntechnik korrekt. Ziel der BLS ist es aber, mit einer angepassten Systemarchitektur den Unterhalt zu vereinfachen und damit die Wartungskosten erheblich zu senken. Zudem macht die BLS geltend, dass gewisse Teile der Informatik bis 2012 sowieso hätten ersetzt werden müssen. Die Kosten für das neue Leitsystem am Lötschberg dem ordentlichen Budget der BLS und nicht mehr dem NEAT-Gesamtkredit angelastet.

Nach Ansicht der NAD ist der damalige Entscheid der BLS AT zur heute gültigen Systemarchitektur nachvollziehbar. Trotzdem erachtet es die NAD als unabdingbar, die Erfahrungen im Hinblick auf den Gotthard- und den Ceneri-Basistunnel auszuwerten. Eine solch kurze Lebensdauer von Projektteilen ist künftig möglichst zu vermeiden.

12.3 Würdigung der NAD

Die NAD nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der provisorischen Bauabrechnung des Lötschberg-Basistunnels der Nachweis einer korrekten Verbuchung und Mittelverwendung aus dem FinöV-Fonds erbracht worden ist.

Die BLS Netz AG wird das Tunnelleitsystem des Lötschberg-Basistunnels (Gesamtsteuerung von Lüftung, Wasser, Strom, Toren, Lautsprechern etc.) bereits in den nächsten Jahren ersetzen. Damit soll der Unterhalt vereinfacht und die Wirtschaftlichkeit erhöht werden. Die NAD hat zur Kenntnis genommen, dass die Kosten dem ordentlichen Budget der BLS und nicht dem NEAT-Gesamtkredit angelastet werden. Es ist aus Sicht der NAD unabdingbar, diese Erfahrungen bei der Planung und Ausführung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels einzubringen, damit eine solch kurze Lebensdauer von Projektteilen künftig möglichst vermieden wird.

VI. Schwerpunkt NEAT-Umfeld

13 NEAT-Anschlüsse

13.1 NEAT-Anschlüsse in Süddeutschland

Ende 2009 informierte das BAV die NAD über den Stand der Arbeiten und die Risiken, die in Bezug auf die Bereitstellung der NEAT-Anschlüsse in Süddeutschland bestehen. Bei der Rheintalbahn ist der Streckenabschnitt Rastatt Süd–Offenburg seit 2004 viergleisig befahrbar. Die Linie Buggingen–Offenburg ist zurzeit in der Planungsphase. Im diesem Abschnitt nimmt der Widerstand gegen die Projekte der Deutschen Bahn (DB) aufgrund von Befürchtungen über eine allfällig erhöhte Lärmbelastung und aufgrund von Zusatzwünschen zum Regionalverkehrsangebot zu. Es besteht die Gefahr, dass der Abschnitt nicht vor 2020 in Betrieb genommen werden kann. Auf der Linie Buggingen–Basel konzentrierten sich die Bauarbeiten auf den Katzenbergtunnel. Sie dürfte voraussichtlich im Jahr 2016, d.h. mit vier Jahren Verspätung, verkehrsbereit sein. Mit der Fertigstellung der durchgehenden Strecke kann aus heutiger Sicht frühestens im Jahr 2020 gerechnet werden. Dies würde bedeuten, dass der im Hinblick auf die Vollausslastung der NEAT zwischen der Schweiz und Deutschland im Jahre 1996 vereinbarte durchgehende viergleisige Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel nicht termingerecht zur Eröffnung der gesamten Gotthard-Achse der NEAT bereitstehen wird.

Die Süddeutsche Presse berichtete Anfang 2010 über eine DB-interne Streichliste, gemäss derer die Neu- und Ausbaustrecke Basel-Karlsruhe zur Disposition gestellt werden könnte, sollte der Verkehrsetat Deutschlands drastisch gekürzt werden. Zudem sei auf der Strecke zwischen Karlsruhe und Basel mit voraussichtlichen Mehrkosten in der Grössenordnung von 1 Milliarden Euro zu rechnen.

Die NAD hat den Bundesrat aufgefordert, in dieser Angelegenheit aktiv zu werden und die deutsche Regierung anzuhalten, dass Deutschland der Vereinbarung mit der Schweiz¹⁸ weiterhin nachkommt (vgl. Empfehlung der NAD an den Bundesrat vom 23. November 2009, Anhang 1.2). Der Vorsteher des UVEK informierte die NAD anlässlich einer Aussprache Mitte März 2010 über die aktuelle Situation und teilte die Bedenken. Die NAD erwartet demnächst eine detaillierte Antwort des Departementsvorstehers über die Ergebnisse seines kürzlich erfolgten Treffens mit dem Deutschen Verkehrsminister.

Eine andere für den NEAT-Zulauf wichtige Baustelle wurde Ende November 2009 in Basel eröffnet. Dabei handelt es sich um die zweite Eisenbahnbrücke über den Rhein. Mit der Verdoppelung von zwei auf vier Gleise kann hier nicht nur die Vollausslastung der NEAT sichergestellt, sondern auch die Kapazität der grenzüberschreitenden S-Bahn bis 2020 um rund 75 Prozent gesteigert werden.

¹⁸ Vereinbarung vom 6. September 1996 zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz (SR **0.742.140.313.69**; von der Bundesversammlung genehmigt am 3. März 1998; Stand am 18. Juli 2000)

13.2

Südliche Zufahrtstrecken im Tessin und in Italien

Das BAV informierte die NAD in der Berichtsperiode regelmässig über den Stand der grenzüberschreitenden Arbeiten und Infrastrukturplanungen im Schienenverkehr. Diese werden gestützt auf eine Vereinbarung zwischen der Schweiz und Italien¹⁹ koordiniert. Ende November 2009 fand in Lugano das 6. Treffen des Lenkungsausschusses Schweiz–Italien in einem konstruktiven Klima statt. Nachfrage- und Kapazitätsstudien zeigen, dass in der Schweiz die Kapazitäten für den Güterverkehr auf der Achse Simplon bis 2020 ausreichend sind. In Italien sind kurzfristig kleinere Ausbauten nötig, damit die Nachfrage für diesen Zeithorizont abgedeckt werden kann. Nach 2020 sind in der Schweiz Kapazitätsprobleme absehbar, in Italien nach 2025.

Bei der langfristigen Planung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen der Schweiz und Italien arbeiten beide Länder eng zusammen. Für die Linienführung südlich des Gotthard-Astes der NEAT (Richtung Chiasso und Richtung Luino) liegen die Syntheseberichte zu den Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudien für die Strecke Lugano–Chiasso bzw. die Gronda Ovest vor. Für die Strecke Lugano–Chiasso werden zwei Varianten mit vertieften Studien untersucht. Die Planung des neuen internationalen Bahnhofs Chiasso wird mit den Entscheiden zu den Alp-Transit-Südanschlüssen koordiniert. Im Rahmen des Projektes Bahn 2030 wird eine Gesamtbetrachtung der Nord-Süd-Achse vorgenommen. In Koordination mit Italien werden anschliessend die zuständigen Bundesbehörden und das Parlament Entscheide fällen.

Im Herbst 2009 fand ein Treffen zwischen Delegationen der Kommission für Verkehr- und Fernmeldewesen (KVF) und des Italienischen Parlaments statt. Die NAD hat mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass gemäss den Aussagen der italienischen Parlamentarier der NEAT-Südanschluss in Italien gewährleistet und bis 2016 alle geplanten Infrastrukturen, darunter der Ausbau der Strecke Chiasso–Monza auf vier Gleise, realisiert würden.

13.3

Ausbauten auf der Nord-Süd-Achse im Rahmen von ZEB und von Bahn 2030

Am 1. September 2009 hat der Bundesrat das ZEB-Gesetz²⁰ und den dazugehörigen Finanzierungsbeschluss in Kraft gesetzt. Im Verlaufe des Herbstes haben die SBB und das BAV die Planung für die Umsetzung vorgenommen. Der Schwerpunkt für den 1. Umsetzungsschritt wird auf die Angebotsverbesserung und die Erhöhung der Kapazität im Schienennetz und den Zügen (Sitzplätze) gelegt. Zu den wichtigsten Massnahmen gehört auch der Ausbau der Zufahrten zum Gotthard.

¹⁹ Vereinbarung vom 2. November 1999 zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und dem Ministerium für Verkehr und Schifffahrt der Republik Italien über die Gewährleistung der Kapazität der wichtigsten Anschlussstrecken der neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) an das italienische Hochleistungsnetz (HLN) (SR **0.742.140.345.43**; von der Bundesversammlung genehmigt am 19. März 2001; Stand am 17. Juni 2003)

²⁰ Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG; SR **742.140.2**; Stand am 1. September 2009)

Im Rahmen von Bahn 2030 sollen zur Optimierung des Güterverkehrs auf dem Nord-Süd-Korridor am Gotthard die Tunnelhöhen und -weiten angepasst werden, damit – wie auf der Lötschberg-Achse – Züge mit grossvolumigen Behältern und Doppelstockpersonenzüge verkehren können. Diese Massnahmen sind allerdings nur in der Variante mit einem Investitionsvolumen von 21 Milliarden Franken vorgesehen, nicht bei der Alternativvariante im Umfang von 12 Milliarden Franken. Die Vernehmlassung zur Vorlage Bahn 2030 soll im Frühjahr 2010 eröffnet werden.

13.4 Würdigung der NAD

Die NAD weist wie bereits in ihrem letztjährigen Bericht auf die Bedeutung der NEAT-Zufahrtstrecken in der Schweiz hin. Ihrer Auffassung nach ist denjenigen Infrastruktur-Projekten Priorität einzuräumen, die den Betrieb der NEAT unterstützen. Sie denkt dabei insbesondere an die nördlichen und südlichen Zufahrtstrecken der NEAT im Inland im Rahmen von ZEB und dem weiteren Ausbau im Rahmen des Konzepts Bahn 2030.

Was die Zusammenarbeit zwischen Italien und der Schweiz betrifft, nimmt die NAD zur Kenntnis, dass Italien den Gotthard-Anschluss nach wie vor als vorrangig betrachtet. Es beabsichtigt, die geplanten Infrastrukturen bis ins Jahr 2016 zu realisieren, darunter der Ausbau der Strecke Chiasso–Monza auf vier Gleise..

Beunruhigt zeigt sich die NAD hingegen über den Stand der Arbeiten in Deutschland. Angesichts der Milliardeninvestitionen, die die Schweiz für die NEAT aufbringt, muss der Bundesrat gegenüber Deutschland auf der Einhaltung der Vereinbarung aus dem Jahre 1996 bestehen. Sie hat dem Bundesrat empfohlen, seinen politischen Einfluss geltend zu machen und gegenüber Deutschland mit Nachdruck auf die zentrale Bedeutung der termingerechten Verfügbarkeit des durchgehenden Ausbaus zwischen Karlsruhe und Basel für den internationalen Nord-Süd-Schienenverkehr hinzuweisen. Der Vorsteher des UVEK teilt die Bedenken. Die NAD erwartet demnächst eine detaillierte Antwort des Departementsvorstehers über die Ergebnisse seines kürzlich erfolgten Treffens mit dem Deutschen Verkehrsminister.

*Die NAD empfiehlt der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) mit Nachdruck, sich der Risiken bei den NEAT-Anschlüssen in Süddeutschland (Verzögerungen, Finanzierung, Einhaltung der Vereinbarung zwischen der Schweiz und Deutschland) näher anzunehmen und – analog dem Treffen **der KVF des Nationalrats** mit italienischen Parlamentariern im Berichtsjahr – demnächst auch eine direkte Kontaktnahme mit deutschen Parlamentariern ins Auge zu fassen (vgl. Anhang 1.1).*

VII. Schlusswort und Ausblick

Im vorliegenden Bericht orientiert die NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) im Rahmen ihres parlamentarischen Auftrages über ihre Feststellungen und Würdigungen des Jahres 2009. Der Bericht beleuchtet die Geschäfte aus der Sicht der parlamentarischen Oberaufsicht. Es liegt daher in der Natur der Sache, dass er nebst feststellenden Bemerkungen vor allem kritische Würdigungen und Hinweise auf Schwachstellen und mögliche Risiken enthält. Diese Hinweise dürfen allerdings nicht darüber hinweg täuschen, dass das Projekt NEAT gesamthaft betrachtet sehr gut unterwegs ist. Dies ist in erster Linie dem grossen Einsatz der Projektverantwortlichen und der Mitarbeitenden vor Ort zu verdanken. Für ihr tägliches Engagement für dieses Jahrhundertbauwerk gebührt ihnen Respekt und Anerkennung.

Das Grossprojekt NEAT gehört zu den am besten kontrollierten Bauprojekten der Eidgenossenschaft. Die Kontrollen auf allen Ebenen der Projektorganisation sind nicht Selbstzweck. Sie sollen Transparenz schaffen, indem sie aufzeigen, wer für welche Entscheide die Verantwortung trägt (Parlament, Behörden, Ersteller, Betreiber, Unternehmer) und wozu im Einzelnen die finanziellen Mittel des Bundes eingesetzt werden. Eine engmaschige Projektbegleitung kann bereits in einem frühen Stadium Schwachstellen und Mängel aufzeigen. Dies erlaubt den zuständigen Stellen, rechtzeitig geeignete Massnahmen zu ergreifen.

Entsprechend dem fortschreitendem Projektverlauf verschiebt sich der Fokus der Oberaufsicht über den Bau der NEAT. Seit der termingerechten Inbetriebnahme der Lötschberg-Basislinie Ende 2007 stehen die Arbeiten auf der Gotthard-Achse im Vordergrund. Mit dem Hauptdurchschlag beim Gotthard-Basistunnel, dem Abschluss des Vortriebs und des Rohbaus wird in nächster Zukunft ein entscheidendes Etappenziel erreicht. Für die Kosten- und Termin-einhaltung ist der Einbau der Bahntechnik das wohl kritischste Projektelement. Beim Ceneri-Basistunnel stehen die letzte grosse Vergabe (Bahntechnik) und der Ausbruch der Tunnelröhre in geologisch anspruchvollem Gestein an. Die Inbetriebsetzungsphase wird am Ende zeigen, ob die einzelnen Projektelemente reibungslos zu einem Gesamtsystem zusammengefügt werden können, das den betrieblichen und verkehrspolitischen Anforderungen genügt. Die NAD setzt sich im Rahmen ihrer Schwerpunkte bereits seit längerem kritisch mit diesen Herausforderungen auseinander. Sie wird die Planungs-, Vergabe- und Umsetzungsarbeiten aufmerksam weiterbegleiten und dabei auf die wertvollen Erfahrungen, die sie beim Lötschberg-Basistunnel und dem bisherigen Projektverlauf beim Gotthard-Basistunnel gesammelt hat, zurückgreifen.

Empfehlungen der NAD an ihre Stammkommissionen

Empfehlung an die *Kommissionen für Verkehr- und Fernmeldewesen (KVF)*

Sitzungsdatum

Empfehlung 10.01: NEAT-Anschlüsse in Süddeutschland

15.04.2010

Die NAD empfiehlt der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) mit Nachdruck, sich der Risiken bei den NEAT-Anschlüssen in Süddeutschland (Verzögerungen, Finanzierung, Einhaltung der Vereinbarung zwischen der Schweiz und Deutschland) näher anzunehmen und – analog dem Treffen der KVF des Nationalrats mit italienischen Parlamentariern im Berichtsjahr – demnächst auch eine direkte Kontaktnahme mit deutschen Parlamentariern ins Auge zu fassen.

Empfehlungen aus den Vorjahren können den Tätigkeitsberichten der NAD über die früheren Berichtsperioden entnommen werden.

Empfehlungen der NAD an den Bundesrat, die Bundesbehörden und Träger von Bundesaufgaben

Empfehlung an BAV und SBB	Sitzungsdatum
---------------------------	---------------

Inbetriebsetzung und Bahnstromversorgung auf der Achse Gotthard	03.02.2009
--	------------

Gestützt auf die Präsentation der SBB und deren Beurteilung durch das BAV vom 3. Februar 2009 betreffend Leistungen und Kosten für die Inbetriebsetzung und Bahnstromversorgung auf der Achse Gotthard, die gemäss heutigem Wissensstand auf rund 553 Millionen Franken (Preisstand 1998) beziffert werden, empfiehlt die NAD dem BAV und der SBB:

- a. Die Investitionskosten sind auf das zwingend notwendige Mass zu reduzieren und das Optimierungspotenzial auszuschöpfen.
- b. Kompensationsmassnahmen sind nur soweit zu treffen, als sie betrieblich sinnvoll sind. Es sollten keine Kompensationen zu Lasten der Sicherheit, wesentlicher Kapazitäts- oder Fahrzeiteinbussen oder höheren Betriebskosten erfolgen.
- c. Das Verhältnis zwischen Investitions- und Betriebskosten muss nach betriebswirtschaftlichen Kriterien nachvollziehbar sein.

Empfehlung an BAV	Sitzungsdatum
-------------------	---------------

Kostenteiler und Eigentumsübertrag von nicht dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen auf der Gotthard-Achse	15.04.2009
--	------------

Gestützt auf die Notiz der EFK vom 26. März 2009 und die mündlichen Erläuterungen des BAV vom 15. April 2009 empfiehlt die NAD dem BAV:

- a. den ordnungsgemässen Vollzug des Eigentumsübergangs von den Erstellergesellschaften auf die zukünftigen Nutzer bzw. Betreiber von nicht dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen auf der Gotthard-Achse unter Berücksichtigung einer angemessenen Kostenbeteiligung sicherzustellen,
 - b. zu diesem Zweck für die gesamte Gotthardachse innert nützlicher Frist einen Zeitplan mit den erforderlichen Massnahmen vorzulegen und
 - c. die Formulierung von Grundsätzen bzw. Richtlinien des BAV als Aufsichtsbehörde zur Unterstützung der Erstellergesellschaften engagiert voranzutreiben.
-

Abgrenzung zwischen «NEAT-Vorhaben» und «NEAT-nahen Vorhaben»

15.04.2009

Aufgrund der Notiz der EFK vom 26. März 2009 und der mündlichen Erläuterungen des BAV vom 15. April 2009 hat die NAD zur Kenntnis genommen, dass die materiellen und finanziellen Abgrenzungen zwischen «NEAT-Vorhaben» (Finanzierung über den FinöV-Fonds) und «NEAT-nahen Vorhaben» (Finanzierung über andere Finanzierungsgefässe) für verschiedene Vorhaben, darunter Porta Alpina, Uri Berg lang und Bahnstromversorgung, geklärt sind. Eine vollständige Übersicht über alle laufenden bzw. vorgesehenen Vorhaben, welche von diesen Abgrenzungen betroffen sind, liegt noch nicht vor.

Die NAD empfiehlt dem BAV, ihr bis August 2009 eine Zusammenstellung aller bekannten «NEAT-nahen Vorhaben» unter Angabe der betroffenen Investitionen und Finanzierungsgefässe sowie der für die Abgrenzung notwendigen Information vorzulegen.

Minimierung der Risiken aus Projektänderungen und zusätzlichen Bestellungen bei der Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel

02.10.2009

Nach Überzeugung der NAD stecken im Projekt Bahntechnik des Gotthard-Basistunnels sehr erhebliche finanzielle und terminliche Risiken. Angesichts der enormen Komplexität dieses Projektes kommt deshalb der klaren Definition von Aufgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten aller Beteiligten grösste Bedeutung zu. Insbesondere ist auf eine präzise Definition der Schnittstellen zu achten.

Die NAD empfiehlt dem UVEK, bei allen Projektverantwortlichen darauf hinzuwirken, dass diesen Aspekten volle Aufmerksamkeit geschenkt wird.

LSVA-Einnahmen

16.11.2009

Angesichts der politischen Tragweite des Bundesverwaltungsgerichtsentscheids vom 21. Oktober 2009 zur LSVA empfiehlt die NAD dem Bundesrat, das Geschäft auf Stufe Gesamtbundesrat weiter zu verfolgen und dabei den finanz-, verkehrs-, verlagerungs- und europapolitischen Aspekten Rechnung zu tragen. Die NAD erwartet vom Bundesrat namentlich eine schriftliche Stellungnahme, in der er seine konsolidierte Haltung darlegt. Sie verlangt vom Bundesrat, die offenen Fragen zu beantworten, die sich hinsichtlich eines allfälligen Nachbezugs der ab November 2009 herabgesetzten Tarife (im Falle eines Bundesgerichtsurteils zu Gunsten des Bun-

des) bzw. einer allfälligen Rückerstattung der LSVA-Einnahmen ab Anfang 2008 (im Falle eines Bundesgerichtsurteils zu Ungunsten des Bundes) ergeben. Sollen dabei nur diejenigen berücksichtigt werden, die Einsprache erhoben haben, oder alle Fahrzeughalter? Wie gedenkt der Bundesrat diese Fragen in Bezug auf die inländischen und die ausländischen Fahrzeuge zu lösen? Mit welchen Konsequenzen auf die verfügbaren Finanzmittel im FinöV-Fonds und das Bauprogramm der FinöV-Projekte (inkl. NEAT und ZEB) rechnet der Bundesrat im Falle eines Bundesgerichtsurteils zu Ungunsten des Bundes?

Empfehlung an Gesamtbundesrat

Sitzungsdatum

NEAT-Zufahrten in Deutschland

16.11.2009

Angesichts der Milliardeninvestitionen, die die Schweiz für die NEAT aufbringt, empfiehlt die NAD dem Bundesrat, seinen politischen Einfluss gegenüber Deutschland geltend zu machen und mit Nachdruck auf die zentrale Bedeutung der termingerechten Verfügbarkeit des durchgehenden Ausbaus zwischen Karlsruhe und Basel für den internationalen Nord-Süd-Schienenverkehr hinzuweisen. Die NAD verlangt, dass der Bundesrat der deutschen Regierung klar zu verstehen gibt, dass das Schweizer Volk erwartet, dass Deutschland die Vereinbarung von 1996, an die sich die Schweiz hält, trotz Widerständen ernsthaft umzusetzen gedenkt.

Empfehlungen aus den Vorjahren können den Tätigkeitsberichten der NAD über die früheren Berichtsperioden entnommen werden.

Übersicht über die rechtlichen Grundlagen

Volksentscheid

Die Verfassungsgrundlage für die Verwirklichung und Finanzierung der beiden Eisenbahn-Alpentransversalen ist vom Schweizer Stimmvolk am 29. November 1998 beschlossen worden:

Abkürzung	Systematische Sammlung
FinöV-Beschluss	Bundesbeschluss vom 20. März 1998 über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Art. 196 Titel 3 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung, SR 101)

Vereinbarungen des Bundes mit den Nachbarstaaten zu den NEAT-Zufahrten

Um die Bereitstellung der NEAT-Zubringerstrecken in Deutschland und in Italien zu sichern, hat der Bundesrat Vereinbarungen mit Nachbarstaaten abgeschlossen und das Parlament diese genehmigt.

Abkürzung	Systematische Sammlung
Vereinbarung Schweiz-Deutschland	Vereinbarung vom 6. September 1996 zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz (SR 0.742.140.313.69; von der Bundesversammlung genehmigt am 3. März 1998; Stand am 18. Juli 2000)
Vereinbarung Schweiz-Italien	Vereinbarung vom 2. November 1999 zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und dem Ministerium für Verkehr und Schifffahrt der Republik Italien über die Gewährleistung der Kapazität der wichtigsten Anschlussstrecken der neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) an das italienische Hochleistungsnetz (HLN) (SR 0.742.140.345.43; von der Bundesversammlung genehmigt am 19. März 2001; Stand am 17. Juni 2003)

Beschlüsse des Parlaments

Die Grundsätze zur Verwirklichung und Finanzierung der beiden Eisenbahn-Alpentransversalen sind vom Parlament in folgenden Beschlüssen geregelt worden:

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
Alpentransit-Gesetz	Bundesgesetz vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Gesetz, AtraG; SR 742.104; Stand am 1. September 2009)
FinöV-Fonds Reglement (Fondsreglement)	Verordnung der Bundesversammlung vom 9. Oktober 1998 über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (SR 742.140; Stand am 1. Januar 2010)
Alpentransit-Finanzierungsbeschluss	Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss; BBl 2008 8555)

Mit der Verabschiedung weiterer Vorlagen hat das Parlament folgende NEAT-relevanten finanz- und verkehrspolitische Rahmenbedingungen angepasst:

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
Bundesbeschluss Verpflichtungskredit ETCS	Bundesbeschluss vom 1. Oktober 2002 über einen Verpflichtungskredit für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit einer Führerstandssignalisierung (ETCS) (BBl 2002 6599)
Parlamentsgesetz	Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Bundesversammlung (ParlG; SR 171.10; Stand 2. März 2009)
Bundesgesetz Entlastungsprogramm EP 03	Bundesgesetz vom 19. Dezember 2003 über das Entlastungsprogramm 2003 (BBl 2003 8099)
HGV-Anschluss-Gesetz	Bundesgesetz vom 18. März 2005 über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, HGVAnG; SR 742.140.3)
Bundesbeschluss Kapazitätsanalyse Nord-Süd-Achse	Bundesbeschluss vom 6. Juni 2005 über einen Kredit für eine Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes (BBl 2005 4259)
Bundesgesetz Entlastungsprogramm EP 04	Bundesgesetz vom 17. Juni 2005 über das Entlastungsprogramm 2004 (BBl 2005 4187)
Finanzhaushaltgesetz	Bundesgesetz vom 7. Oktober 2005 über den eidgenössischen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz, FHG; SR 611.0)

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
ZEB-Gesetz	Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG; SR 742.140.2; Stand am 1. September 2009)

Demnächst totalrevidiert werden soll:

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
BöB	Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen (BoeB; SR 172.056.1; Stand am 1. Januar 2010)

Für die Arbeitssicherheit und –bedingungen auf den NEAT-Baustellen von Bedeutung ist insbesondere:

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
Arbeitsgesetz	Bundesgesetz vom 13. März 1964 über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (ArG; SR 822.11)

Verordnungen des Bundesrats

Der Bundesrat hat die Beschlüsse des Parlaments zur NEAT und den NEAT-relevanten Rahmenbedingungen in folgenden Verordnungen näher geregelt:

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
Alpentransit-Verordnung	Verordnung vom 28. Februar 2001 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Verordnung, AtraV; SR 742.104.1; Stand am 10. April 2001)
Finanzhaushaltverordnung	Finanzhaushaltverordnung vom 5. April 2006 (FHV; SR 611.01; Stand am 1. Februar 2010)
VöB	Verordnung vom 11. Dezember 1995 über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB; SR 172.056.11; Stand am 1. Januar 2010)

Vereinbarungen des Bundesrats

Gestützt auf die Alpentransit-Verordnung hat das UVEK mit den Erstellern und Bahnen der NEAT-Achsen verschiedene Vereinbarungen abgeschlossen²¹:

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
Vereinbarung mit SBB: Bau und Finanzierung der NEAT	Schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale, Vereinbarungen vom 5. Juli 2000 (BBl 2000 5591) ²² Anhang 1: Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und den Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) andererseits über die Realisierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale gemäss Artikel 5 ^{bis} Buchstaben a und c des Alpentransit-Gesetzes
Vereinbarung mit ATG: Bau und Finanzierung der NEAT	Anhang 2: Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der AlpTransit Gotthard AG (ATG) andererseits über Projektierung, Bau und Finanzierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale gemäss Artikel 5 ^{bis} Buchstaben a und c des Alpentransit-Gesetzes
Vereinbarung mit BLS AG: Bau und Finanzierung der NEAT	Anhang 3: Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der BLS Lötschbergbahn AG (BLS) andererseits über die Realisierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale gemäss Artikel 5 ^{bis} Buchstabe b des Alpentransit-Gesetzes (Lötschberg-Basisstrecke)
Vereinbarung mit BLS AT: Bau und Finanzierung der NEAT	Anhang 4: Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der BLS AlpTransit AG (BLS AT) andererseits über Projektierung, Bau und Finanzierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale gemäss Artikel 5 ^{bis} Buchstabe b des Alpentransit-Gesetzes (Lötschberg-Basisstrecke)
Vereinbarung mit FO und RhB: Ausbauten Surselva	Schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale Vereinbarungen vom 21. Februar 2001 (BBl 2001 1180) ²³ Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der Furka-Oberalpbahn (FO) und den Rhätischen Bahnen (RhB) andererseits über die Werke Ausbauten Surselva

²¹ Wo nichts vermerkt, keine Publikation im Bundesblatt

²² Vereinbarungen im Bundesblatt ohne Anhänge (mit Standards des Bundes) publiziert.

²³ Wortlaut der Vereinbarungen nicht im Bundesblatt publiziert.

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
Vereinbarung mit BT: Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) andererseits (ersetzt durch neue Vereinbarung im 2009)
Vereinbarung mit SOB: Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der Schweizerischen Südostbahn (SOB) andererseits (ersetzt durch neue Vereinbarung im 2009)
Vereinbarung mit SBB: Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) andererseits (ersetzt durch neue Vereinbarung im 2009)
Vereinbarung mit SBB, BLS AG, ATG und BLS AT: Bau und Finanzierung der NEAT	Nachträge 1 vom 9. Dezember 2005 zur den Vereinbarungen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und den SBB, BLS, BLS AT und ATG (Anpassungen an Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte)
Vereinbarung mit ATG: Bau und Finanzierung der NEAT	Nachtrag 2 vom 24. Oktober 2007 zur Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der AlpTransit Gotthard AG (ATG) andererseits über Projektierung, Bau und Finanzierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Vorprojekt Uri Berg lang–Axen)
Vereinbarung mit BLS AG: Streckenausbauten Achse Lötschberg	Vereinbarung vom 25. Juni 2003 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der BLS AG andererseits über die Streckenausbauten übriges Netz, Achse Lötschberg
Vereinbarung mit SBB: Streckenausbauten Achse Lötschberg	Vereinbarung vom 7. April 2004 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und den SBB andererseits über die Streckenausbauten übriges Netz, Achse Lötschberg
Vereinbarung mit BLS AG: Betriebsvorbereitung Achse Lötschberg	Vereinbarung vom 27. August 2003 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der BLS Lötschbergbahn AG (BLS) andererseits hinsichtlich der Betriebsvorbereitung auf der Lötschberg-Achse
Vereinbarung mit BLS AG: Betriebsvorbereitung Achse Lötschberg	Nachtrag 2 zur Vereinbarung vom 27. August 2003 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der BLS Lötschbergbahn AG (BLS) andererseits hinsichtlich der Betriebsvorbereitung auf der Lötschberg-Achse (Aufhebung der Kostendächer)

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
Vereinbarung mit SBB: Inbetriebsetzung Achse Gotthard	Vereinbarung vom 27. November 2009 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) andererseits im Zusammenhang mit der Inbetriebsetzung Achse Gotthard (Beschaffung und Realisation der Erhaltungs- und Interventionsanlagen und -geräte, Aufbau der Betriebs-, Interventions-, und Erhaltungsorganisation sowie Bahnstromversorgung)
Vereinbarung mit SBB: Ausbauten St. Gallen- Arth-Goldau	Neue Vereinbarung vom 27. November 2009 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) andererseits betreffend die Realisierung der Ausbauten St. Gallen-Arth-Goldau zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)
Vereinbarung mit SOB: Ausbauten St. Gallen- Arth-Goldau	Neue Vereinbarung vom 27. November 2009 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der Schweizerischen Südbahn AG (SOB) andererseits betreffend die Realisierung der Ausbauten St. Gallen-Arth-Goldau zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

Weisungen des Departements

Gestützt auf die Alpentransit-Verordnung hat das UVEK zudem die NEAT-Controlling-Weisung (NCW) erlassen. Sie wird regelmässig angepasst. Die letzte Anpassung auf Version 6.00 erfolgte am 30. November 2009.

Übersicht über Botschaften und Berichte des Bundesrats mit Bezug zur NEAT

Abkürzung	Titel und Bundesblatt
Botschaft FinöV	Botschaft vom 26. Juni 1996 über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV) (BBl 1996 638)
Botschaft NEAT-Gesamtkredit	Botschaft vom 31. Mai 1999 über den neuen NEAT-Gesamtkredit (BBl 1999 7325)
Botschaft EP 03	Botschaft vom 2. Juli 2003 zum Entlastungsprogramm 2003 für den Bundeshaushalt (EP 03) (BBl 2003 6515)
Botschaft Zusatzkredit und NEAT 1 Phase 2	Botschaft vom 10. September 2003 zum Bundesbeschluss über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1 (BBl 2003 6543)
Bericht zur Botschaft Zusatzkredit und NEAT 1 Phase 2	Bericht vom 7. April 2004 über die Mehrkosten betreffend den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1 (BBl 2004 2675)
Botschaft HGV	Botschaft vom 26. Mai 2004 zum Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (BBl 2004 3743)
Botschaft KANSAS	Botschaft vom 8. September 2004 zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken (BBl 2004 5123)
Botschaft FINIS	Botschaft vom 8. September 2004 zu Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte (BBl 2004 5313)
Botschaft EP 04	Botschaft vom 22. Dezember 2004 zum Entlastungsprogramm 2004 für den Bundeshaushalt (EP 04) (BBl 2005 759)
Botschaft Gesamtschau FinöV	Botschaft vom 17. Oktober 2007 zur Gesamtschau FinöV (Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs; BBl 2007 7683)
Vernehmlassungsvorlage Totalrevision BoeB	Vorentwurf und erläuternder Bericht zur Totalrevision des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB; BRB vom 30.05.2008)

Parlamentarische Vorstösse, Fragen und Initiativen mit Bezug zur NEAT

Geschäftsnummer	Rat, Art, Urheber (Eingabedatum) – Titel
09.519	Nationalrat Parl. Initiative Hämmerle Andrea (11.12.2009) Präzisierung der externen Kosten im Schwerverkehrs- abgabegesetz (im Plenum noch nicht behandelt)
09.3467	Ständerat Motion Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (08.05.2009) Finanzierungslücken bei FinöV-Projekten mit der dritten Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen schliessen (erledigt)
09.3470	Nationalrat Motion Kommission für Verkehr und Fernmeldewe- sen (18.05.2009) Finanzierungslücke bei FinöV-Projekten mit der dritten Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen schliessen (erledigt)
09.4047	Nationalrat Motion Pedrina Fabio (03.12.2009) Allfällige Rückerstattung der LSVA-Gelder. Zurück an die Kon- sumentinnen und Konsumenten (im Plenum noch nicht behandelt)
09.5288	Nationalrat Fragestunde. Frage Messmer Werner (08.06.2009) Vergabepaxis beim Ceneritunnel (erledigt)
09.5515	Nationalrat Fragestunde. Frage Pedrina Fabio (30.11.2009) Senkung der LSVA-Tarife von 2008. Wer hat entschieden und warum? (erledigt)

Quelle: Datenbank Curia Vista der Bundesversammlung vom 15.04.2010

Übersicht über die Bundesratsbeschlüsse mit Bezug zur NEAT

Datum	Titel Bundesratsbeschluss
08.04.2009	<p>Gründung der Gesellschaft BLS Netz AG</p> <p>Am 21. Dezember 2007 hatte der Bundesrat beschlossen, dass die Infrastruktur der Lötschberg-Achse Thun - Brig (Scheitel- und Basistrecke inklusive Lötschberg-Basistunnel) bis Ende 2020 von der BLS betrieben wird. Diese Zusicherung war jedoch an die Bedingung geknüpft, dass die BLS ihre gesamte Infrastruktur in eine separate, mehrheitlich vom Bund beherrschte Gesellschaft ausgliedert. Mit der Gründung der BLS Netz AG, der Ausgliederung der Infrastruktur der BLS in die neue Gesellschaft und der Übernahme einer Bundesbeteiligung von 50.1 Prozent an der neuen Gesellschaft rückwirkend auf den 1. Januar 2009 wurde die Bedingung erfüllt. Erreicht wurde die Bundesbeteiligung durch die Verrechnung früherer, für den Doppelspurausbau gewährter Darlehen im Umfang von rund 400 Millionen Franken. Die anderen Anteile liegen bei der BLS AG (33.4 Prozent) und dem Kanton Bern (16.5 Prozent). Der Bund kann zu einem späteren Zeitpunkt durch eine weitere Umwandlung von Darlehen in Eigenkapital eine Zweidrittel-Mehrheit erwerben, die er angesichts der nationalen Bedeutung der Lötschberg-Achse anstrebt. Mittels eines Aktionärbindungsvertrags mit der BLS und dem Kanton Bern wurde dies vertraglich abgesichert. Der Bundesrat hat den Vertrag am 8. April 2009 genehmigt.</p>
18.06.2009	<p>Revision der Beschaffungsverordnung. Aussprachepapier</p> <p>Nach Kenntnisnahme der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens zur Totalrevision des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen hat der Bundesrat das EFD beauftragt, dem Bundesrat einen Vorschlag für eine vorgezogene Revision der VoeB vorzulegen. Diese Änderungen sind auf den 1. Januar 2010 in Kraft gesetzt worden. Der Bundesrat hat zudem beschlossen, den eidgenössischen Räten rasch Massnahmen zur Beschleunigung des Vergabeverfahrens vorzuschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Beschaffungen für dringliche öffentliche Werke von nationaler Bedeutung wie die NEAT sollen nicht mehr durch Beschwerden mit aufschiebender Wirkung blockiert und damit übermässig verteuert werden können. – Die Entscheide des Bundesverwaltungsgerichts auf dem Gebiet des Beschaffungswesens sollen endgültig sein. – Das UVEK wurde beauftragt, eine entsprechende Botschaft für eine vorgezogene Teilrevision des BöB auszuarbeiten.

27.11.2009

NEAT. Werk Streckenausbauten Achse Gotthard. Vereinbarung Inbetriebsetzung Achse Gotthard und Freigaben aus den Reserven

Der Bundesrat hat eine Vereinbarung zwischen dem Bund und der SBB AG für die Inbetriebsetzung der Gotthard-Achse der NEAT genehmigt. Die Vereinbarung ist notwendig, um die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels 2017 und jene des Ceneri-Basistunnels 2019 sicherzustellen. Der Bundesrat hatte die SBB AG bereits früher als zukünftige Betreiberin der beiden Basistunnel festgelegt. Mit der Vereinbarung hat der Bund die Leistungen für die Betriebsvorbereitung und die Leistungen für die Bahnstromversorgung bestellt. Das Leistungspaket für die Betriebsvorbereitung umfasst namentlich die Unterhalts- und Interventionszentren in Erstfeld und Biasca, Lösch- und Rettungszüge, Unterhaltsfahrzeuge, eine Betriebszentrale in Pollegio, den ETCS-Anschluss (Zugsicherung) der Basislinie sowie Personalkosten. Das geschätzte Investitionsvolumen für diese Leistungen beträgt rund 358 Millionen Franken (Preisstand 1998). Das Investitionsvolumen für die Leistungen zur Bahnstromversorgung der Gotthard-Achse wird auf rund 133 Millionen (Preisstand 1998) geschätzt. Die Mittel von insgesamt 515 Millionen Franken werden aus dem FinöV-Fonds entnommen, wozu der Bundesrat 73 Millionen aus den Reserven freigab, um den bereits bewilligten Kredit aufzustocken.

27.11.2009

NEAT. Werk Ausbauten St. Gallen - Arth-Goldau. Neue Vereinbarungen mit SBB und SOB

Der Bundesrat genehmigte je eine neue Vereinbarung mit der SBB und mit der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) über die Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau als Zufahrt zur NEAT. Es geht um Ausbauten bei Rapperswil, Schachen (Herisau) und Rothenthurm. Die Vereinbarungen ersetzen die bisherigen Vereinbarungen vom 6. März 2001. Der Ausbau zwischen St. Gallen und Arth-Goldau erfolgt in zwei Phasen. Die Module der 1. Phase wurden geplant, realisiert und zum grossen Teil bereits abgerechnet. Zudem haben einerseits die Eigentums- und Betriebsverhältnisse der Bahninfrastruktur zwischenzeitlich geändert. Die damalige BT und die damalige SOB haben zur heutigen Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) fusioniert. Diese hat eine Netzbereinigung mit der SBB vorgenommen. Andererseits ergeben sich aus dem Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits neue Voraussetzungen für den Anschluss der Ostschweiz, indem der Hirzeltunnel und der Zimmerberg-Basistunnel nicht im Rahmen der NEAT realisiert werden sollen. Auf die Endkosten der NEAT haben die neuen Vereinbarungen keine Auswirkungen.

27.11.2009

NEAT. Abrechnung Werke Ausbau Surselva und Anschluss Ostschweiz

Im Weiteren hat der Bundesrat von der Abrechnung der Werke «Ausbau Surselva» und «Anschluss Ostschweiz» Kenntnis genommen. In der Surselva war für knapp 112 Millionen Franken (Preisstand 1998) die Strecke Disentis/Mustér–Sedrun für die Baustellenerschliessung des Gotthard-Basistunnels in Sedrun ausgebaut worden. Für 99 Millionen wurde beim Anschluss Ostschweiz das Anschlussbauwerk Nidelbad im Zimmerberg-Basistunnel I gebaut, von dem aus später der Zimmerberg-Basistunnel II abzweigen sollte. Die vom Parlament bewilligten Verpflichtungskredite wurden unterschritten. Der Kreditrest von rund einer Million Franken wurde auf das Werk Streckenausbauten Achse Gotthard übertragen.

27.11.2009

NEAT. Anschluss Ostschweiz. Verpflichtungskrediterhöhung infolge Teuerung, MWST und Bauzinsen

Das reduzierte Werk Anschluss Ostschweiz (Anschlussbauwerk Nidelbad) konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Vor der Kenntnisnahme der Abrechnung des Werkes musste der Bundesrat den Verpflichtungskredit um 14 Millionen Franken für Teuerung, Mehrwertsteuer (MWST) und Bauzinsen erhöhen.

Quelle: Bundesratsbeschlüsse

Übersicht über die Ereignisberichte der Ersteller

Datum	Urheber, Nummer-Titel
17.06.2009	ATG: Ereignisbericht Nr. 61 Ceneri. Vergabe Bauarbeiten Tunnel Ceneri (Los 852)
30.11.2009	ATG: Ereignisbericht Nr. 62 Mehrkosten bei den Sicherungsanlagen der bahntechnischen Installationen für den Gotthard-Basistunnel

Quelle: Ereignisberichte der Erstellergesellschaften

Übersicht über die Prüfungen und Notizen der EFK mit Bezug zur NEAT

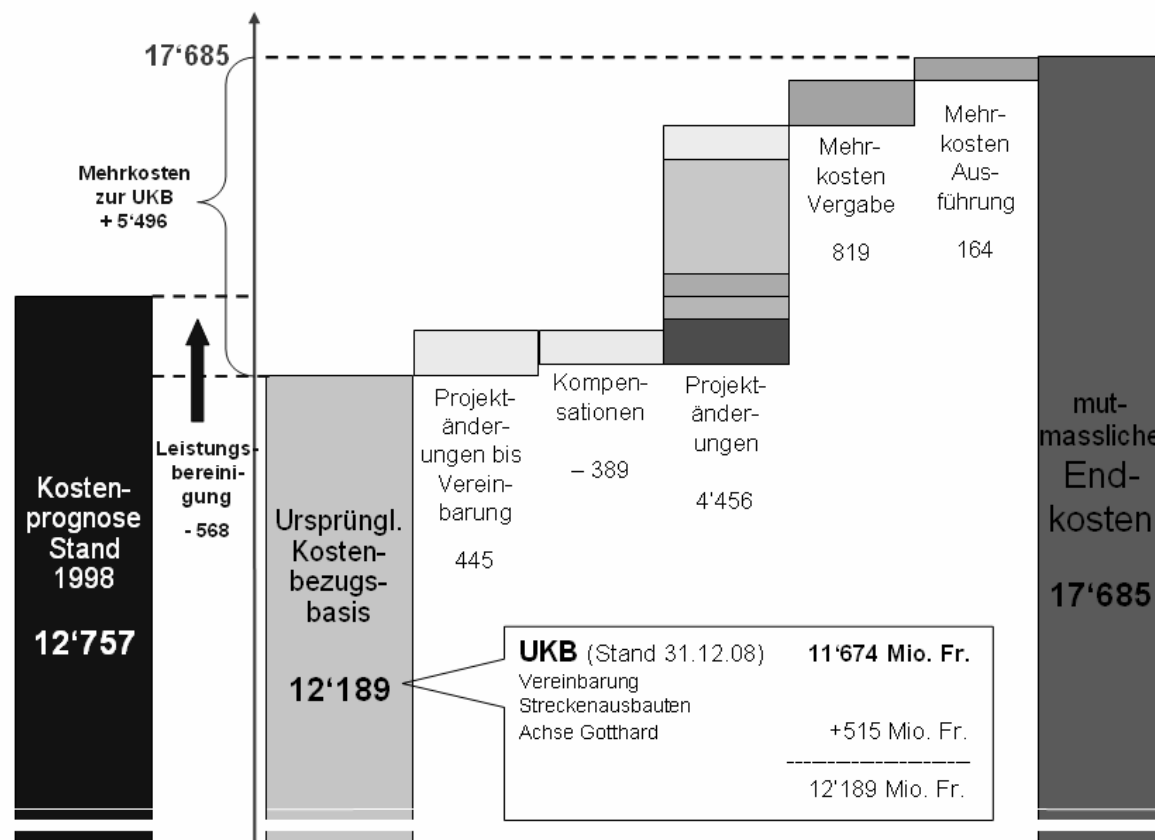
Datum	Titel
04.03.2009	ATG: Prüfung der Vertragsdurchsetzung des Werkvertrags Hauptlos Ceneri-Basistunnel sowie Follow-up der Prüfung Nr. 7203 aus dem Jahr 2007
26.03.2009	Auswertung der Prüfberichte 2008 der Kontrollinstanzen NEAT
03.04.2009	Stellungnahme zu NEAT-Standbericht 2008/II des BAV (1. Juli – 31. Dezember 2008)
15.09.2009	BAV: Wirksame Projektsteuerung und Aufsicht der NEAT sowie Follow-Up der Prüfungen Nrn. 5173, 6185 und 7163
18.09.2009	Stellungnahme zu NEAT-Standbericht 2009/I des BAV (1. Januar – 30. Juni 2009)
14.10.2009	ATG: Werkvertragsumsetzung beim Ceneri Basistunnel sowie Follow-Up der Prüfungen Nr. 8095 und 7203
17.12.2009	Koordination mit den Kontrollinstanzen AlpTransit vom 04.12.2009
21.12.2009	BLS, BLS Netz AG: Prüfung zum Abschluss der Restarbeiten und Garantieüberwachung des NEAT-Projekts «Achse Lötschberg»
26.03.2010	Auswertung der Prüfberichte 2009 der Kontrollinstanzen NEAT
07.04.2010	Stellungnahme zu NEAT-Standbericht 2009/II des BAV (1. Juli – 31. Dezember 2009)
<i>Quelle:</i> Prüfberichte und Notizen der EFK zuhanden der NAD	

Übersicht über die Prüfungen des BAV mit Bezug zur NEAT

Datum Prüfung	geprüfte Stelle, Titel
15.-16.01.2009	ATG: Festlegen der NEAT-Indexteuerung (Kontrollindex), Bauarbeiten Portalzone Vigana (CBT), Los 853
02.-03.07.2009	ATG/SBB (Prüfung durch TBT-AT): Risiko Projektänderungen Bahntechnik Achse Gotthard (Aktuelle Risikosituation, Testkonzept Bodio, Zusammenarbeit mit Totalunternehmer, Betreiberkonzept etc.) und Betriebsvorbereitung Achse Gotthard (Organisation, Abläufe, Schnittstellen ATG/SBB, Betreiberkonzept)
29.07.2009	ATG: Risiko Projektänderungen Projektsteuerung ATG, Stufe Abschnittsleitung (Abschnitt Süd), Kosten- und Termincontrolling, Schnittstellen, Führung Projekt- und Bauleitung
12.-14.08.2009	ATG (Prüfung durch TBT-AT): Risiko Baugrund Risiken Baugrund, Baulegistik, Bautechnik Achse Gotthard, Sedrun/Faido
23.09.2009	ATG: Aufsicht / Risiko Projektänderungen Vergabe Bauarbeiten Ceneri Basistunnel, Los 852 (Verfahren BoeB/VoeB, Offertvergleich)
12.-13.11.2009	ATG (Prüfung durch TBT-AT): Risiko Baugrund Risiken Baugrund, Baulegistik und Bautechnik Achse Gotthard, Ceneri Basistunnel, Los 852
27.11.2009	ATG: Teuerung und Reisekosten, Loszusammenlegung Bodio/Faido

Quelle: Prüfberichte des BAV 2009

Zusammensetzung der leistungsbereinigten Projektkostenprognose der Ersteller Ende 2009: Abbildung



Zahlen: in Millionen Franken, Preisstand: 1998, Stand: 31.12.2009

Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Beilage 7b, Angaben in Millionen Franken, Preisstand 1998, Stand 31.12. 2009

Zusammensetzung der leistungsbereinigten Projektkostenprognose der Ersteller Ende 2009: Tabelle

Werke leistungsbereinigt	Ursprüngliche Kostenbezugs- basis 1998 leistungsbereinigt	Projekt- änderungen bis zu den Vereinbarungen	Kompen- sationen	Projekt- änderungen	Mehr-/ Minderkosten Vergabe	Mehr-/ Minderkosten Ausführung	Projektkosten- prognose	Teuerung insgesamt	Projektkosten- prognose
Preisstand	1998	1998	1998	1998	Kreditfreigabe	Vertrag	aktuell	effektiv	1998
Projektaufsicht	76,00	0,00	0,00	26,94	-5,94	0,00	100,55	3,55	97,00
Achse Lötschberg	3 214,00	80,71	-126,20	919,86	158,38	0,00	4 994,16	747,41	4 246,75
Achse Gotthard	7 716,00	352,93	-263,0	3 489,29	697,30	166,33	14 151,48	1 992,62	12 158,85
– davon Ceneri-Basistunnel	1 392,54	40,50	-58,00	1 018,39	14,80	7,55	2 809,68	393,91	2 415,78
<i>Ausbau Surselva</i>	<i>123,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>-10,12</i>	<i>-1,28</i>	<i>0,00</i>	<i>113,66</i>	<i>2,07</i>	<i>111,60</i>
<i>Anschluss Ostschweiz</i>	<i>99,40</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>26,10</i>	<i>-26,10</i>	<i>0,00</i>	<i>103,73</i>	<i>4,33</i>	<i>99,40</i>
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	86,00	11,51	0,00	-13,20	-0,86	0,00	88,12	4,67	83,45
Streckenausbauten Achse Lötschberg	359,62	0,00	0,00	17,85	-3,96	0,06	421,63	48,06	373,58
Streckenausbauten Achse Gotthard	515,00	0,00	0,00	0,11	1,66	-2,25	523,31	8,80	514,51
Total AlpTransit ohne Reserven	12 189,02	445,15	-389,20	4 456,83	819,20	164,14	20 496,64	2 811,50	17 685,14
Reserven	2 514,98								1 414,86
Gesamtvorhaben AlpTransit	14 704,00								19 100,00

Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Beilage 7a, Beträge in Millionen Franken, Preisstand gemäss Zeile 2, Stand 31.12.2009; Legende: kursiv = Werk bereits abgeschlossen und abgerechnet

Entwicklung der Projektkostenprognose der Ersteller und des BAV 1998–2007 (nicht leistungsbereinigt)

Werke	1998	Δ 1998–2001	2001	Δ 2001–2002	2002	Δ 2002–2003	2003	Δ 2003–2004	2004
Preisstand	1998	1998	1998	1998	1998	1998	1998	1998	1998
Projektaufsicht	76	+12	88		88		88	+10	98
Achse Lötschberg	3 214	+448	3 662	+220	3 883	+273	4 156	+99	4 255
Achse Gotthard	7 716	+1 053	8 769	+22	8 791	+820	9 611	+436	10 046
– davon Ceneri-Basistunnel	1 393	+516	1 908	+3	1 911	+124	2 035	+1	2 035
Ausbau Surselva	123	–9	114	–3	112	+0	112	–0	112
Anschluss Ostschweiz	992	–39	953		953	+1	954	–19	934
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	86	+9	95	+4	99	+3	102	–1	101
Streckenausbauten übriges Netz	550		550	–20	530	+110	640	+161	800
– davon Lötschberg	250								360
– davon Gotthard	300								440
Projektkosten gemäss Ersteller	12 757	+1 475	14 232	+224	14 455	+1 206	15 662	+685	16 346
Kostenpositionen BAV ²⁴						+150	150	–150	
Projektkosten gemäss BAV²⁵	12 757	+1 475	14 232	+224	14 455	+1 356	15 812	+535	16 346
Risikoanalyse Chancen							–350		–100
Risikoanalyse Gefahren							1 400		1 100
Über-/Unterdeckung durch NGK²⁶	1 947		472		249		–1 108		–742
NEAT-Gesamtkredit (NGK)	14 704		14 704		14 704		14 704		15 604

²⁴ Durch BAV ergänzte Kostenpositionen, welche in den Prognosen der Ersteller nicht enthalten sind, aber in deren Risikoanalyse ausgewiesen werden.

²⁵ Nach Einschätzung BAV mit grösster Wahrscheinlichkeit zu erwartende Gesamtprojektkosten bis Projektende.

²⁶ Basierend auf Projektkosten gemäss BAV.

Werke	2004	Δ 2004–2005	2005	Δ 2005–2006	2006	Δ 2006–2007	2007
Preisstand	1998	1998	1998	1998	1998	1998	1998
Projektaufsicht	98		98		98		98
Achse Lötschberg	4 255	+74	4 328	–26	4 303	–37	4 266
Achse Gotthard	10 046	+17	10 063	+486	10 549	+1 287	11 836
– davon Ceneri-Basistunnel	2 035	–7	2 029	+78	2 107	+133	2 240
Ausbau Surselva	112	–0	112	–0	112	+0	112
Anschluss Ostschweiz	934		934	–8	927	–0	927
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	101	–0	101	+0	101	+0	101
Streckenausbauten übriges Netz	800	–4	796	+1	797	+309	1 107
– davon Lötschberg	360	–4	356	+1	357	+10	368
– davon Gotthard	440		440		440	+299	739
Projektkosten gemäss Ersteller	16 346	+86	16 432	+454	16 886	+1 559	18 447
Kostenpositionen BAV ²⁷				+300	300	+1 055	1 353
Projektkosten gemäss BAV²⁸	16 346	+86	16 432	+754	17 186	+2 614	19 800
Risikoanalyse Chancen	–100		–50		–300		–1 700
Risikoanalyse Gefahren	1 100		1 400		2 800		1 800
Über-/Unterdeckung durch NGK²⁹	–742		–828		–1 582		–4 196
NEAT-Gesamtkredit (NGK)	15 604		15 604		15 604		15 604

Quelle: NEAT-Standberichte des BAV seit 1998 (in Millionen. Franken, Preisstand 1998, gerundet)

²⁷ Durch BAV ergänzte Kostenpositionen, welche in den Prognosen der Ersteller nicht enthalten sind, aber in deren Risikoanalyse ausgewiesen werden.

²⁸ Nach Einschätzung BAV mit grösster Wahrscheinlichkeit zu erwartende Gesamtprojektkosten bis Projektende.

²⁹ Basierend auf Projektkosten gemäss BAV.

Entwicklung der Projektkostenprognose der Ersteller und des BAV 1998–2009 (leistungsbereinigt)

Werkeinteilung gemäss Alpentransit-Finanzierungsbeschluss vom 16.09.2008	1998 leistungsbereinigt	Δ 1998–2008	2008 leistungsbereinigt	Δ 2008-2009	2009 leistungsbereinigt	Δ 1998–2009
Preisstand	1998	1998	1998	1998	1998	1998
Projektaufsicht	76	+22	98	–1	97	+21
Achse Lötschberg	3 214	+1 033	4 247	0	4 247	+1 033
Achse Gotthard	7 716	+4 162	11 878	+281	12 159	+4 443
– Gotthard-Basistunnel	6 324	+3 352	9 675	+68	9 743	+3 419
– Ceneri-Basistunnel	1 393	+810	2 203	+213	2 416	+1 023
Ausbau Surselva	123	–11	112	0	112	–11
Anschluss Ostschweiz	99	0	99	0	99	
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	86	+15	101	–18	83	–3
Streckenausbauten Achse Lötschberg	360	+16	376	–2	374	+14
Streckenausbauten Achse Gotthard	515	–75	440	+75	515	
Projektkosten gemäss Ersteller	12 189	+5 162	17 351	+334	17 685	+5 496
Kostenpositionen BAV	0	+1 334	1 334	–334	1 000	+1 000
Projektkosten gemäss BAV	12 189	+6 496	18 685	+0	18 685	+6 496
Risikoanalyse Chancen			–1 500		–1 200	
Risikoanalyse Gefahren			1 700		1 600	
Über-/Unterdeckung durch NGK	+2 515		+415		+415	
NEAT-Gesamtkredit (NGK)	14 704		19 100		19 100	

Quelle: NEAT-Standberichte des BAV seit 1998 (in Millionen. Franken, Preisstand 1998, gerundet)

Entwicklung der Projektkostenprognose der Ersteller und des BAV 1998–2009 (leistungsbereinigt): Anmerkung

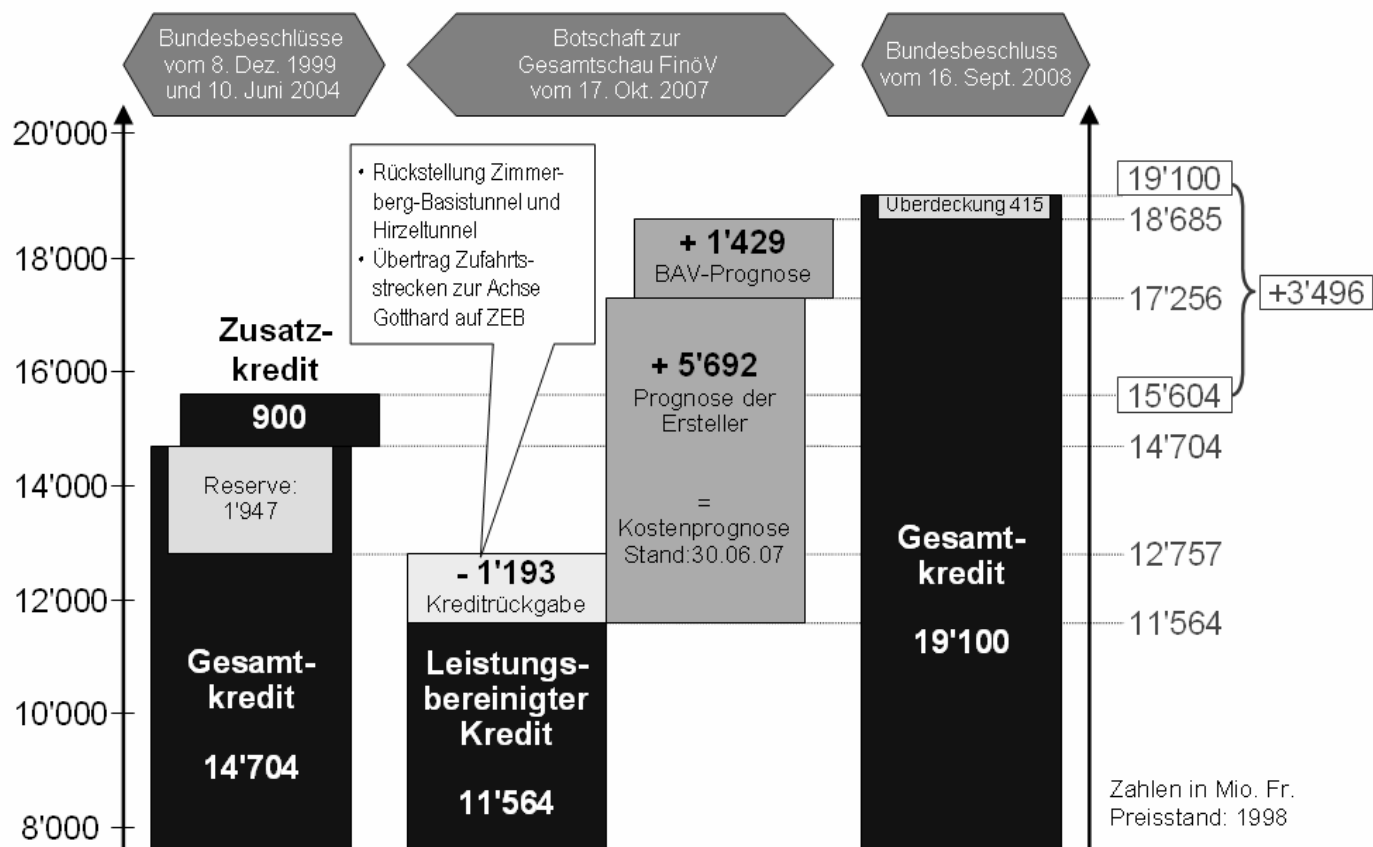
Um die Vergleichbarkeit der heutigen Projektkostenprognosen mit den ursprünglichen Kostenbezugsbasen aus dem Jahr 1998 (UKB 98) zu gewährleisten und die Kostenänderungen seit 1998 unabhängig von entfallenen und neu hinzugekommenen Projektelementen ausweisen zu können, wurden die Kostenangaben in der Grafik und der Tabelle in Anhang 5.2b leistungsbereinigt.

Die ursprünglichen Kostenbezugsbasen 1998 betragen bis Ende 2007 12,757 Milliarden Franken (alle Angaben Preisstand 1998). Sie wurden in den letzten beiden Jahren per Saldo um 568 Millionen Franken reduziert. Die leistungsbereinigte Kostenbezugsbasis 1998 beträgt Ende 2009 12,189 Milliarden Franken.

Die Leistungsbereinigung erfolgte in zwei Schritten:

- Im Jahr 2008: Das Parlament hat am 16. September 2008 aus dem NEAT-Projekt die Elemente Zimmerberg-Basistunnel (exkl. das bereits realisierte Verzweigungsbauwerk Nidelbad), die Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie (Hirzeltunnel) und die Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard gestrichen (Reduktion der UKB 98 um 1,193 Milliarden Franken).
- Im Jahr 2009: Die ursprünglich nicht geplante Vereinbarung zur Betriebsvorbereitung Lötschberg und die Ende 2009 vom Bundesrat verabschiedete Vereinbarung mit der SBB zur Inbetriebsetzung (Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung) der Achse Gotthard wurden neu berücksichtigt (Aufstockung der UKB 98 um 625 Millionen Franken).

Entwicklung des NEAT-Gesamtkredits seit 1998: Abbildung



Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Beilage 7c, Angaben in Millionen Franken, Preisstand 1998, Stand 31.12. 2009

Entwicklung des NEAT-Gesamtkredits seit 1998: Tabelle

Verpflichtungskredite	BB 08.12.99 (Parlament)	Änderung	BRB 03.07.01	Änderung	BRB 21.08.02	Änderung	BRB 27.08.03	Änderung	BB 10.06.04 (Parlament)	Änderung	BRB 08.09.04
Projektaufsicht	65	+11	76		76		76		76		76
Achse Lötschberg	2 754	+460	3 214	+410	3 624	+165	3 789		3 789	+366	4 155
Achse Gotthard	6 612	+1 104	7 716		7 716	+213	7 929		7 929	–0	7 929
Ausbau Surselva	105	+18	123		123		123		123		123
Anschluss Ostschweiz	850	+142	992		992		992		992		992
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	74	+12	86	+5	91		91		91	+0	91
Streckenausbauten übriges Netz	471	+79	550	–20	530		530		530	+110	640
Reserven	1 669	+278	1 947	–395	1 552	–378	1 174	+900	2 074	–476	1 598
NEAT-Gesamtkredit	12 600		14 704		14 704		14 704		15 604		15 604
siehe Anmerkungen	1		2		3		4		5		6

Quelle: Zusammenstellung aufgrund Angaben in den NEAT-Standberichten Nr. 9 – 2009/II des BAV und den Alpentransit-Finanzierungsbeschlüssen seit 1999 (in Millionen Franken, Preisstand 1998, gerundet)

Verpflichtungskredite	BRB 08.09.04	Änderung	BRB 22.12.04	Änderung	BRB 19.10.05	Änderung	BRB 08.11.06	Änderung	BRB 24.10.07
Projektaufsicht	76		76		76	+9	85		85
Achse Lötschberg	4 155	-18	4 138	+116	4 254	+57	4 311		4 311
Achse Gotthard	7 929		7 929		7 929	+91	8 019	+534	8 553
Ausbau Surselva	123		123		123		123		123
Anschluss Ostschweiz	992		992		992		992		992
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	91		91		91		91		91
Streckenausbauten übriges Netz	640	+18	657	+7	664	+28	692		692
Reserven	1 598		1 598		1 475	-184	1 291	-534	757
NEAT-Gesamtkredit	15 604		15 604		15 604		15 604		15 604
siehe Anmerkungen	6		7		8		9		10

Quelle: Zusammenstellung aufgrund Angaben in den NEAT-Standberichten Nr. 9 – 2009/II des BAV und den Alpentransit-Finanzierungsbeschlüssen seit 1999 (in Millionen Franken, Preisstand 1998, gerundet)

Verpflichtungskredite	BRB 24.10.07	Änderung	BB 16.09.08 (Parlament)	Änderung	BRB 26.11.08	Änderung	BRB 27.11.09	Total Reserve- freigaben (Bundesrat)	Total Zusatzkredite/ Aktualisierung (Parlament)
Projektaufsicht	85	+13	98		98		98		
Achse Lötschberg	4 311		4 311		4311		4311		
Achse Gotthard	8 553	+4 604	13 157		13 157		13 157		
Ausbau Surselva	123	-11	112		112	-0.4	112		
Anschluss Ostschweiz	992	-892	100		100	-0.6	99		
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	91	+10	101		101		101		
Werk bis 15.09.2008: Streckenausbauten übriges Netz	692	-692							
Neues Werk ab 16.09.2008: Streckenausbauten, Achse Lötschberg		+365	365	+2	367		367		
Neues Werk ab 16.09.2008: Streckenausbauten, Achse Gotthard		+441	441		441	+74	515		
Reserven	757	-342	415	-2	413	-73	340	-2 166	
NEAT-Gesamtkredit	15 604	+3 496	19 100		19 100		19100		+4 396
siehe Anmerkungen	10		11		12		13	14	15

Quelle: Zusammenstellung aufgrund Angaben in den NEAT-Standberichten Nr. 9 – 2009/II des BAV und den Alpentransit-Finanzierungsbeschlüssen seit 1999 (in Millionen Franken, Preisstand 1998, gerundet)

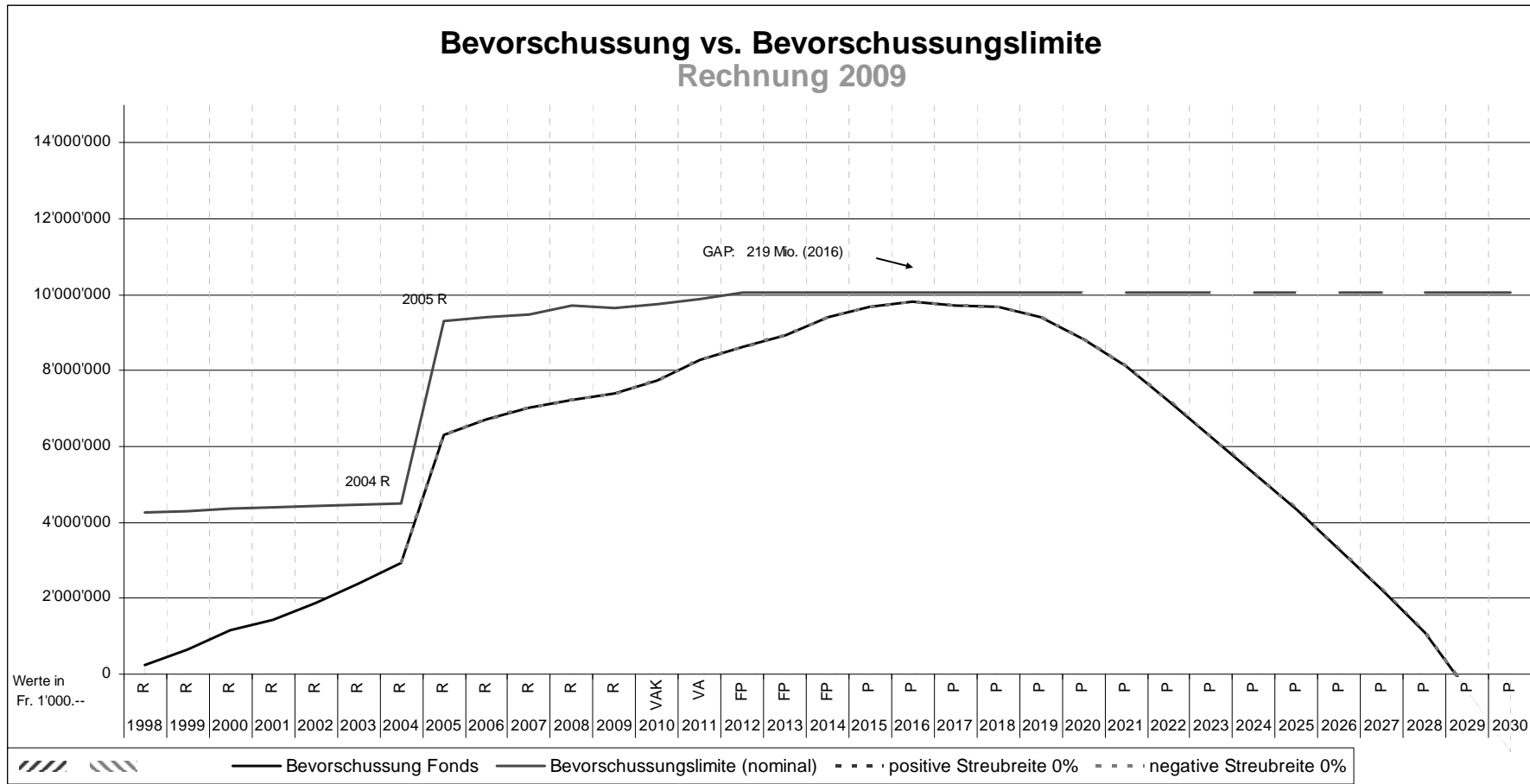
Entwicklung des NEAT-Gesamtkredits seit 1998: Anmerkungen

- 1 *Bundesbeschluss vom 8. Dezember 1999 über den neuen NEAT-Gesamtkredit*
 - NEAT-Gesamtkredit (NGK) auf Preisstand 1998 mit *Teuerungsindex ZIW (Zürcher Index für Wohnbauten)*
- 2 *Bundesratsbeschluss vom 3. Juli 2001*
 - NGK auf Preisstand 1998 mit *NEAT-Teuerungsindex (NTI)*
 - Anpassung NEAT-Gesamtkredit an NEAT-Teuerungsindex um rund 2,1 Mrd. durch den Bundesrat
 - Details Umrechnung siehe Botschaft vom 10. September 2003 zum Bundesbeschluss über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1 [BBl 2003 6543], Anhang 7
- 3 *Bundesratsbeschluss vom 21. August 2002*
 - 1. Reservefreigabe durch den Bundesrat
 - Reduktion Reserven um 395 Mio. Franken (Aufstockung Lötschberg Achse +390 Mio, Aufstockung St. Gallen–Arth-Goldau +5 Mio)
 - Kreditverschiebung von Streckenausbauten übriges Netz –20 Mio. zu Lötschberg Achse +20 Mio.
- 4 *Bundesratsbeschluss vom 27. August 2003*
 - 2. Reservefreigabe durch den Bundesrat
 - Reduktion Reserven um 378 Mio. Franken (Aufstockung Lötschberg-Achse +165 Mio, Aufstockung Gotthard Achse +213 Mio.)
- 5 *Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1*
 - Bewilligung Zusatzkredit von 900 Mio. Franken durch das Parlament (Aufstockung Verpflichtungskredit Reserven)
- 6 *Bundesratsbeschluss vom 8. September 2004*
 - 3. Reservefreigabe durch den Bundesrat
 - Reduktion der Reserven um rund 476,5 Mio. Franken (Aufstockung Lötschberg Achse +366,9 Mio, Aufstockung Streckenausbauten übriges Netz +109,6 Mio.)
 - Behebung Rundungsdifferenzen aus Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 mittels kleinerer Verpflichtungskreditverschiebungen

- 7 *Bundesratsbeschluss vom 22. Dezember 2004*
 - Verpflichtungskreditverschiebung durch den Bundesrat
 - Reduktion Achse Lötschberg um 17,78 Mio. Franken, Aufstockung Streckenausbauten übriges Netz um 17,78 Mio. Franken
- 8 *Bundesratsbeschluss vom 19. Oktober 2005*
 - 4. Reservefreigabe durch den Bundesrat
 - Reduktion der Reserven um rund 122,75 Mio. Franken (Aufstockung Lötschberg Achse +116 Mio, Aufstockung Streckenausbauten übriges Netz +6,75 Mio.)
- 9 *Bundesratsbeschluss vom 8. November 2006*
 - 5. Reservefreigabe durch den Bundesrat
 - Reduktion der Reserven um 184,4 Mio. Franken (Aufstockung Projektaufsicht +9 Mio. Franken, Lötschberg Achse +56.09 Mio, Gotthard-Achse +90.9 Mio, Streckenausbauten übriges Netz +27.6 Mio.)
- 10 *Bundesratsbeschluss vom 24. Oktober 2007*
 - 6. Reservefreigabe durch den Bundesrat
 - Reduktion der Reserven um 533,87 Mio. Franken (Aufstockung Gotthard-Achse +533,87 Mio.)
- 11 *Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss)*
 - Bewilligung Zusatzkredit von 3,496 Mrd. Franken durch das Parlament (verteilt auf alle Werke inklusive Aufstockung Reserven um 415 Mio. Franken)
 - Werkaufteilung Streckenausbauten übriges Netz nach Achse Lötschberg und Gotthard, ohne Zimmerberg, Hirzel und Zufahrten
- 12 *Bundesratsbeschluss vom 26. November 2008*
 - 7. Reservefreigabe durch den Bundesrat
 - Reduktion der Reserven um 2,2 Mio. Franken (Aufstockung Streckenausbauten Lötschberg +2,2 Mio.)
- 13 *Bundesratsbeschluss vom 27. November 2009*
 - 8. Reservefreigabe durch den Bundesrat
 - Reduktion der Reserven um 74 Mio. Franken (Aufstockung Streckenausbauten übriges Netz, Achse Gotthard +74 Mio.)

- Schlussabrechnung Ausbau Surselva, Reduktion um 0,4 Mio. Franken (Aufstockung Streckenausbauten übriges Netz, Achse Gotthard +0,4 Mio.)
 - Schlussabrechnung Anschluss Ostschweiz, Reduktion um 0,6 Mio. Franken (Aufstockung Streckenausbauten übriges Netz, Achse Gotthard +0,6 Mio.)
- 14 *Total der Reservefreigaben, vom Bundesrat beschlossen*
- Total der Freigaben aus den Reserven (seit der Anpassung NGK an NTI am 3. Juli 2001): rund 2,166 Mrd. Franken
- 15 *Total der Zusatzkredite bzw. Aktualisierung des NGK, vom Parlament beschlossen*
- Total der Zusatzkredite bzw. Aktualisierung des NGK (seit der Anpassung NGK an NTI am 3. Juli 2001): rund 4,396 Mrd. Franken

Fondssimulation Stand Rechnung 2009: Abbildung



Quelle: NEAT-Standbericht 2009/II des BAV, 1. Juli – 31. Dezember 2009, Hauptbericht Seite 102

Zuständigkeiten bei der Verwirklichung der NEAT

Das Parlament bestellt die NEAT und nimmt die Oberaufsicht über die Verwirklichung des Projekts, das im Alpentransit-Gesetz³⁰ umschrieben ist, wahr. Mit der FinöV-Vorlage von 1998 haben Volk und Parlament das Projekt redimensioniert und die Finanzierung neu geregelt. Für die Oberaufsicht hat das Parlament die NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) eingesetzt. Sie überwacht im Wesentlichen die Arbeit des Bundesrats, des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und des Bundesamtes für Verkehr (BAV).

Der *Bundesrat* ist für den gesamten Vollzug des Alpentransitrechts verantwortlich. Er setzt die Aufträge des Parlaments um. Er ist verantwortlich für die strategische Projektauf sicht.³¹ In Vereinbarungen mit den Erstellern und den Bahnen hat er die bestellten Leistungen vertraglich festgehalten.³² Mit der Alpentransit-Verordnung (AtraV)³³ hat er die Aufgaben und Kompetenzen der verschiedenen Projektbeteiligten geregelt. Der Bundesrat bewirtschaftet zudem gemäss Alpentransit-Finanzierungsbeschluss³⁴ den NEAT-Gesamtkredit (NGK). Er kann diesen um die ausgewiesene Teuerung, die Mehrwertsteuer und die Bauzinsen erhöhen, unter bestimmten Bedingungen Freigaben aus dem Verpflichtungskredit Reserven des Gesamtkredits vornehmen, die Verpflichtungskredite in Tranchen freigeben, geringfügige Verschiebungen zwischen den einzelnen Verpflichtungskrediten des NGK vornehmen sowie innerhalb des Gesamtkredites spezifische Finanzierungslösungen zur Verbesserung der Rentabilität der in die NEAT investierten Mittel aushandeln.

Das *UVEK* setzt den Auftrag des Bundesrats auf Stufe Departement um. Es beurteilt gemäss Alpentransit-Verordnung zentrale Projektaufgaben sowie ausserordentliche Ereignisse und kann zur Beurteilung fachspezifischer Fragen ein Begleitgremium aus verwaltungsunabhängigen Fachpersonen konsultieren. Zur detaillierten Definition der Aufgaben und Kompetenzen innerhalb des Projektes hat das UVEK die NEAT-Controlling-Weisung (NCW) erlassen.

Das *BAV* steuert und beaufsichtigt das Projekt NEAT. Halbjährlich legt es der NAD einen Bericht zum Stand der Arbeiten vor. In diesen Standberichten informieren das BAV und die Ersteller über die Leistungen, Kosten, Finanzen, Termine und Risiken ihrer Werke. Daneben nimmt das BAV bei der Verwirklichung der NEAT seine ordentliche Aufsichtstätigkeit gemäss Eisenbahngesetzgebung wahr.

In ihrer Rolle als (zukünftige) *Betreiber* der Basistunnel vertreten die SBB AG bzw. die BLS AG gegenüber den Erstellern ihre Betreiberinteressen.³⁵

³⁰ Bundesgesetz vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Gesetz, AtraG, SR **742.104**).

³¹ Art. 19 Abs. 1 AtraG.

³² Vereinbarungen des Bundes vom 5. Juli 2000 mit der SBB AG, mit der ATG, mit der BLS AG und mit der BLS AT (BBl **2000** 5591).

³³ Verordnung vom 28. Februar 2001 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Verordnung, AtraV; SR **742.104.1**).

³⁴ Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss; BBl **2008** 8555).

³⁵ Art. 8 Abs. 1 der Vereinbarung des Bundes mit der SBB AG und Art. 9 Abs. 1 der Vereinbarung des Bundes mit der BLS AG.

Die *Ersteller* nehmen für den Bundesrat und die Bundesverwaltung die Bauherrenfunktion wahr. Für den Gotthard- und den Ceneri-Basistunnel ist die AlpTransit Gotthard AG (ATG) als hundertprozentige Tochtergesellschaft der SBB AG die Erstellergesellschaft, für den Lötschberg-Basistunnel war es die BLS AlpTransit AG (BLS AT)³⁶ als hundertprozentige Tochtergesellschaft der BLS AG. SBB und BLS haben alle zur Projektierung und zum Bau der bestellten Infrastruktur erforderlichen Rechte und Pflichten an ihre Tochtergesellschaften übertragen.³⁷ Die Einflussnahme auf ihre Tochtergesellschaften beschränkt sich auf die der Generalversammlung gesetzlich zugewiesenen Kompetenzen.³⁸ Die Erstellergesellschaften tragen gegenüber dem Bund die alleinige Verantwortung für die sorgfältige Projektierung und den Bau der Infrastruktur gemäss den Bestellungen des Bundes sowie den effizienten Einsatz der zur Verfügung gestellten Finanzmittel.³⁹ Sie sind für alle Risiken im Zusammenhang mit der Projektierung, der Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten sowie dem Bau der Werke verantwortlich. Bei der Vergabe ihrer Aufträge unterstehen sie dem Bundesgesetz und der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen⁴⁰. Dazu setzen sie die gesetzlichen Vorschriften nach den Regeln der gelenden Technik um.

Die Verantwortung für die Risiken liegt grundsätzlich bei den Erstellergesellschaften. Davon ausgenommen sind bestimmte Risikobereiche, für die der Bund die Verantwortung trägt.⁴¹

³⁶ Die BLS AT wurde 2009 nach Abschluss ihrer Arbeiten in die BLS Netz AG überführt.

³⁷ Art. 4 Abs. 1 der Vereinbarungen mit der SBB AG bzw. mit der BLS AG.

³⁸ Art. 6 Abs. 1 der Vereinbarungen mit der SBB AG bzw. mit der BLS AG.

³⁹ Art. 4 Abs. 1 der Vereinbarungen mit der ATG bzw. mit der BLS AT.

⁴⁰ Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen (BoeB; SR **172.056.1**).

Verordnung vom 11. Dezember 1995 über das öffentliche Beschaffungswesen (VoeB; SR **172.056.11**).

⁴¹ Art. 5 Abs. 2 der Vereinbarungen des Bundes mit der ATG bzw. der Vereinbarungen des Bundes mit der BLS AT.

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
AKB	Aktuelle Kostenbezugsbasis
ArG	Arbeitsgesetz
ATG	AlpTransit Gotthard AG
AtraG	Alpentransit-Gesetz
AtraV	Alpentransit-Verordnung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BGer	Bundesgericht
BLS	BLS AG
BLS AT	BLS AlpTransit AG
BVGer	Bundesverwaltungsgericht
BöB	Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen
CBT	Ceneri-Basistunnel
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
ETCS	European Train Control System
FHG	Finanzhaushaltsgesetz
FinöV	Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs
FinöV-Fonds	Fonds für die Eisenbahngrossprojekte
FK	Finanzkommissionen
GBT	Gotthard-Basistunnel
GPK	Geschäftsprüfungskommissionen
HGV	Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz
KBOB	Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren
KVF	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
LBT	Lötschberg-Basistunnel
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn AG
MFS	Multifunktionsstelle
MWST	Mehrwertsteuer
NAD	NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte
NCW	NEAT-Controlling-Weisung
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NGK	NEAT-Gesamtkredit
NTI	NEAT-Teuerungsindex
ParlG	Parlamentsgesetz
RhB	Rhätische Bahn AG

SBB	Schweizerische Bundesbahn AG
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SPFA	Sekretariat der parlamentarischen Aufsicht über Finanzen und AlpTransit
Suva	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
UKB 98	Ursprüngliche Kostenbezugsbasis vom 31. Dezember 1998
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VöB	Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen
ZIW	Zürcher Index für Wohnungsbaukosten
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur