

Oberaufsicht über den Bau der NEAT im Jahre 2008

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 2008

vom 24. April 2009

Sehr geehrte Herren Präsidenten
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben die Ehre, Ihnen gestützt auf Artikel 20 Absatz 5 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss, SR 742.104) den Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte über ihre Tätigkeit im Jahr 2008 zu unterbreiten und bitten Sie, ihn zur Kenntnis zu nehmen.

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

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

24. April 2009

Im Namen der NEAT-Aufsichtsdelegation
der eidgenössischen Räte

Der Präsident: Rolf Büttiker, Ständerat

Der Vizepräsident: Max Binder, Nationalrat

Zusammenfassung

Einleitung

In ihrer 10. Berichtsperiode kann die NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) auf eines der erfreulichsten Jahre bei der Realisierung des Jahrhundertbauwerks zurückblicken. Die Kosten- und Terminprognosen sind seit zwei Jahren stabil, die Risiken haben sich leicht verringert. Der angepasste NEAT-Gesamtkredit ist seit 16. September 2008 in Kraft.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht umfasst die aus Sicht der parlamentarischen Oberaufsicht wesentlichen Entwicklungen des Kalenderjahrs 2008, ergänzt um Entwicklungen im 1. Quartal 2009. Er enthält die Feststellungen der NAD sowie ihre Anträge, Empfehlungen und Stellungnahmen an die Finanzkommissionen (FK), die Geschäftsprüfungskommissionen (GPK), die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) sowie die Finanzdelegation (FinDel).

In den Bereichen Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine gibt der vorliegende Tätigkeitsbericht die Feststellungen und Beurteilungen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) aus dessen Standberichten zusammengefasst wieder und bewertet sie aus der Perspektive der parlamentarischen Oberaufsicht. Weitere Informationen zum Projektstand der einzelnen Werke können den öffentlich zugänglichen Kurzfassungen der Standberichte entnommen werden.

Projektaufsicht

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.

Anträge und Empfehlungen der NAD

In der Berichtsperiode hat die NAD zwei Empfehlungen an ihre Stammkommissionen gerichtet (siehe Anhang 1.1). Die eine betraf die parlamentarische Begleitung der Überführung der Infrastruktur der BLS AG in eine neue Netzgesellschaft (BLS Netz AG), die andere die Frage einer möglichen Verdrängung des Regionalverkehrs auf den Zufahrtsstrecken der Gotthard-Achse.

Fünf weitere Empfehlungen richteten sich an Bundesbehörden und Träger von Bundesaufgaben (siehe Anhang 1.2). Zwei davon betrafen die bereits oben erwähnte Schaffung einer BLS Netz AG, eine Empfehlung bezog sich auf die Inbetriebsetzung und die Bahnstromversorgung auf der Achse Gotthard. Zwei weitere betrafen schliesslich den Kostenteiler und die Eigentumsübertragung von nicht dem Bahn-

betrieb dienenden Anlagen auf der Gotthard-Achse sowie die Abgrenzung zwischen NEAT- und NEAT-nahen Vorhaben.

Leistungen

Mit Bundesbeschluss vom 16. September 2008 hat das Parlament den angepassten NEAT-Gesamtkredit im Umfang von 19,1 Milliarden Franken bewilligt. Mit dem Kreditbeschluss werden der Zimmerberg-Basistunnel (exkl. das bereits realisierte Verzweigungsbauwerk Nidelbad), die Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie (Hirzeltunnel) und die Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard nicht mehr durch den NEAT-Gesamtkredit finanziert.

Projektkosten

Die Projektkostenprognose für das Gesamtprojekt NEAT ist seit zwei Jahren stabil. Bereinigt um die vom Parlament aus dem Projekt herausgelösten Elemente Zimmerberg-Basistunnel, Hirzeltunnel und Streckenausbauten auf der Gotthard-Achse beträgt die Projektkostenprognose des BAV per Ende 2008 18,685 Milliarden Franken (Preisstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen). Diese setzen sich zusammen aus den Projektkostenprognosen der Ersteller (17,351 Milliarden) und einem Zuschlag des BAV für Kostenpositionen, die bei den Erstellern in den Risiken ausgewiesen werden (1,334 Milliarden Franken).

Die Entwicklung der Projektkostenprognose seit 1998 im Umfang von 7,121 Milliarden Franken ist zum grössten Teil auf Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik zurückzuführen (+41 Prozent). Weitere gewichtige Faktoren sind geologisch oder bautechnisch bedingte Änderungen (+18 Prozent), Mehrkosten bei der Vergabe und Ausführung (+14 Prozent) sowie Projekterweiterungen (+10 Prozent).

Auf der Lötschberg-Achse sind die Kostenprognosen seit drei Jahren leicht rückläufig. Die Schlussabrechnung zum Werk Achse Lötschberg muss Mitte 2009 vorliegen, damit die Zusammenführung der Infrastrukturen der BLS und der BLS AlpTransit AG (BLS AT) in die BLS Netz AG rückwirkend auf den 1.1.2009 erfolgen kann. Die NAD geht davon aus, dass die per Ende 2008 ausgewiesene Projektkostenprognose von 4,247 Milliarden Franken mit hoher Wahrscheinlichkeit gleichzeitig die Endkosten darstellt. Die Projektkosten sind seit 1998 um 1,033 Milliarden Franken oder rund 32 Prozent gestiegen.

Kosteneinsparungen

Die NAD hat das BAV aufgefordert, die Umsetzung von Kompensationsmöglichkeiten im Allgemeinen und die Umsetzung der für den Ceneri-Basistunnel beschlossenen Kompensationen im Besonderen aufmerksam zu begleiten. Das BAV hat die Ersteller angewiesen, Kompensationen und Verzichtsplanungen regelmässig vorzunehmen und dem BAV mitzuteilen.

Von der Alptransit Gotthard AG (ATG) und den übrigen Erstellern erwartet die NAD, dass diese auch weiterhin Kompensationen mit kleinerem Sparpotenzial ernsthaft und regelmässig prüfen und umsetzen. Die Anstrengungen aller Projektverantwortlichen bei der laufenden Prüfung von Kompensationsmöglichkeiten

dürfen auch bei fortgeschrittenem Projektstand nicht nachlassen. Viele kleine Einsparungen sind ein Ausdruck des wirtschaftlichen Umgangs mit den Finanzmitteln und tragen zu stabilen Endkosten bei.

Gestützt auf die Präsentation der SBB und deren Beurteilung durch das BAV vom 3.2.2009 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 (vgl. Anhang 1.2):

- 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.

Die NAD wird das Geschäft im Rahmen ihrer begleitenden Oberaufsicht als Schwerpunkt weiter verfolgen. Sie hat den Vorsitzenden der Geschäftsleitung SBB eingeladen, diesen Fragen auf Konzernleitungsstufe die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken. Vom Direktor BAV und den Verantwortlichen der SBB wird sie sich regelmässig Bericht erstatten lassen.

Risikoanalyse

Basierend auf der Kostenprognose des BAV von 18,685 Milliarden Franken weist die Risikoanalyse des BAV ein Gefahrenpotenzial von rund 1,7 Milliarden Franken und ein Chancenpotenzial von rund –1,5 Milliarden Franken aus. Die grössten Risiken werden bei der Achse Gotthard erkannt. Beim Ausbau St. Gallen–Arth-Goldau und beim Anschluss der Achse Gotthard an das Schienennetz der SBB erhöhen mögliche Beststellungsänderungen das Gesamtrisiko.

Insgesamt bleibt die Einschätzung des BAV gegenüber Ende 2007 weitgehend unverändert. Das Gefahrenpotenzial ist um 0,1 Milliarden und das Chancenpotenzial um 0,2 Milliarden Franken gesunken. Das geologische Risiko hat sich leicht verringert, die Gefahren bei der Ausführung werden wegen der angespannten Wirtschaftslage höher eingeschätzt.

Die Bestimmung der Wahrscheinlichkeit von Risiken ist keine exakte Wissenschaft, die als Resultat definitive Zahlen liefert. Die Risikoanalyse dient vielmehr dazu, die Zuverlässigkeit der Prognosen über den weiteren Projektverlauf besser beurteilen zu können.

Es bestehen auch weiterhin Unsicherheiten, deren Auswirkungen auf die Kosten heute noch nicht mit genügend hoher Verlässlichkeit festgelegt werden können. Die NAD schliesst deshalb nicht aus, 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. Die NAD unterstützt die Projektverantwortlichen in ihrem Entschluss, die bestehenden Unsicherheiten entsprechend dem Projektfortschritt laufend zu reduzieren.

NEAT-Gesamtkredit

Das Parlament hat den NEAT-Gesamtkredit am 16. September 2008 um 3,496 Milliarden Franken auf neu 19,1 Milliarden Franken (Preisstand 1998) aufgestockt und die seit 2004 bestehende Finanzierungslücke behoben. Der Zimmerberg-Basistunnel (exkl. das bereits realisierte Verzweigungsbauwerk Nidelbad), die Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie (Hirzeltunnel) und die Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard sind nicht mehr im NEAT-Gesamtkredit enthalten.

Zur Deckung des Koordinationsaufwands der BLS zwischen den verschiedenen bei der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels beteiligten Unternehmen hat der Bundesrat das vereinbarte Kostendach aufgehoben und 2,16 Millionen Franken (Preisstand 1998) aus den Reserven freigegeben. Die NAD beurteilt die Gründe für die Reservefreigabe als plausibel und stellt deren Rechtmässigkeit fest. Sie weist jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass Kostendächer bei der Kreditierung exakt zu ermitteln und dann auch strikte einzuhalten sind.

Die Überdeckung in Bezug auf die Kostenprognose des BAV beträgt Ende 2008 415 Millionen Franken. Das BAV geht aus heutiger Sicht davon aus, dass damit die NEAT bis Projektende ausfinanziert ist. Die NAD geht aufgrund der Risikoanalyse des BAV (vgl. Ziff. 5) weiterhin von einem finanziellen Restrisiko aus.

Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um 2,426 Milliarden Franken (Preisstand aktuell) für die aufgelaufenen Finanzierungskosten (Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) erweitert. Damit haben Parlament und Bundesrat bisher zusammen 21,526 Milliarden Franken (Preisstand aktuell) an Verpflichtungskrediten für die NEAT gesprochen (1,416 Milliarden für die Achse Gotthard und 413 Millionen Reserven sind vom Bundesrat noch nicht freigegeben).

Der Finanzierungsbedarf für die NEAT bis Projektende wird einschliesslich der bisher angefallenen und prognostizierten Finanzierungskosten 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 Inbetriebnahmetermi- nen, höhere Index- und Vertragsteuerung oder höhere Zinsen könnten schliesslich auch zu höheren Finanzierungskosten führen. Dasselbe gilt bei einer Verlängerung der Laufzeit des FinöV-Fonds.

Termine

Die NAD stellt fest, dass die Prognose des Inbetriebnahmetermins für den Gotthard-Basistunnel (GBT) u. a. dank der erfolgreichen Durchörterung der Piora-Zone sowie der erfreulichen Vortriebsleistungen im Berichtsjahr eine weniger grosse Unsicherheit als noch vor einem Jahr aufweist. Der aus heutiger Sicht prognostizierte Inbetriebnahmetermin im Dezember 2017 (unverändert) könnte sich bestenfalls auf Ende 2016, im schlimmsten Fall auf Mitte 2020 verschieben. Gewisse der erkannten

Terminrisiken können auf den Inbetriebnahmetermin durchschlagen und für diesen zeitkritisch werden, andere betreffen nur einen Abschnitt, ohne den Inbetriebnahmetermin zu gefährden. Zur Stabilisierung des Gesamtterminprogramms hat die ATG eine weitere Losgrenzenverschiebung von Sedrun Richtung Faído ausgelöst.

Die von der NAD verlangte Aktualisierung und Überprüfung des Gesamtterminprogramms ist noch nicht ganz abgeschlossen. Die aktuellen Aussagen zu den Terminen sind deshalb mit einer gewissen Zurückhaltung zu interpretieren.

Die NAD weist darauf hin, dass die Terminprognose für die Inbetriebnahme des GBT verlagerungs- und finanzpolitische Dimensionen aufweist. Das Parlament hat für die einzelnen NEAT-Werke rechtlich keinen Termin für die Inbetriebnahme fixiert. Die Terminziele sind auf Stufe der Vereinbarungen zwischen Bundesrat und Ersteller definiert. Im Rahmen seiner Beschlüsse zur Güterverkehrsvorlage und zur Vorlage Gesamtschau FinöV hat das Parlament 2008 beschlossen, die Frist für die Erreichung des Verlagerungsziels bzw. den Zeitpunkt für den Beginn der Rückzahlung der Bevorschussung im FinöV-Fonds direkt von der Eröffnung des GBT abhängig zu machen.

Die NAD stellt fest, dass auch die Prognose der Inbetriebnahmetermine für den Ceneri-Basistunnel (CBT) unverändert grosse Unsicherheiten aufweist. Der aus heutiger Sicht prognostizierte Inbetriebnahmetermin im Dezember 2019 könnte sich im schlimmsten Fall auf Dezember 2022 verschieben. Chancen auf eine Vorverschiebung des Inbetriebnahmetermins bestehen aus heutiger Sicht keine.

Arbeitsstand auf der Gotthard-Achse

In den meisten Abschnitten des Gotthard-Basistunnels ist ein erfreulicher Baufortschritt festzustellen. Das darf aber nicht darüber hinweg täuschen, dass weiterhin grosse Herausforderungen anstehen – als Beispiel mag die Störzone im südlichen Vortrieb von Sedrun dienen. Der Beschluss der ATG, die Losgrenze zwischen Sedrun und Faído nach Süden zu verschieben, ist nach Ansicht der NAD aus heutiger Sicht weiterhin richtig. Angesichts der aktuellen Verzögerungen im Abschnitt Sedrun und der weiterhin erheblichen Risiken im Los Faído kommt der Festlegung des optimalen Durchschlagspunktes sehr grosse Bedeutung zu. Bei einer weiteren Verschiebung der Losgrenze ist transparent aufzuzeigen, welche Mehrkosten anfallen, wie sie allenfalls vermieden werden könnten, in welchem Masse sich die Risiken vermindern und inwieweit Planungs- und Terminalsicherheit gewonnen werden kann.

Die NAD wertet vor allem die im letzten Jahr im Abschnitt Faído Richtung Sedrun erzielten Fortschritte sehr positiv. Insbesondere als Folge der problemlosen Durchörterung der Piora-Zone konnte das Terminrisiko markant vermindert werden. Trotzdem sind bis zum Durchschlag in Richtung Sedrun noch rund 9 km Gebirge mit einer sehr hohen Überdeckung zu durchörtern.

Der Vergabe der Bahntechnik kommt im Hinblick auf die termin- und kostengerechte Realisierung des Gotthard-Basistunnels entscheidende Bedeutung zu. Die NAD fordert die ATG und das BAV auf, der Planung und Realisierung dieses Loses weiterhin grösste Aufmerksamkeit zu schenken und alle möglichen Optimierungen zu prüfen.

Am Ceneri hat die Vergabe des Bau-Hauptloses aus terminlicher und finanzieller Sicht grösste Bedeutung. Rekurse und daraus resultierende Verzögerungen müssen möglichst vermieden werden. Die ATG hat deshalb alles Notwendige für eine qualitativ einwandfreie Vergabe vorzukehren. Nach Ansicht der NAD ist dabei insbesondere den Erfahrungen aus dem Beschwerdeverfahren im Baulos Erstfeld Rechnung zu tragen. Grosses Gewicht kommt auch der Vorbereitung des Einbaus der Bahntechnik zu. Hier gilt es, die Erfahrungen aus dem Gotthard-Basistunnel optimal umzusetzen und mögliche Synergien zu nutzen.

Arbeitssicherheit und -bedingungen

Erfreulicherweise war 2008 auf den NEAT-Baustellen kein tödlicher Unfall zu verzeichnen. Die Unfallzahlen steigen aber seit Mitte letzten Jahres ganz leicht an.

Der Schwerpunkt bei der Arbeitssicherheit lag für die NAD in der Berichtsperiode beim Thema «Zusammenhang Pausenregelungen und Unfallhäufigkeit». Sie hatte im Vorjahr diskutiert, ob nicht eingehaltene Erholungsphasen einen negativen Einfluss auf die Unfallentwicklung haben können. Es zeigte sich jedoch, dass die von den Unternehmungen erhobenen Zahlen zu wenig detailliert sind und keine fundierten Aussagen erlauben. Eine ergänzende Datenerhebung über sechs Monate ergab, dass gesamthaft für alle vier Hauptlose des GBT eine Häufung der Unfälle im mittleren Drittel der Arbeitsschicht erkennbar ist. Die Resultate der einzelnen Baustellen zeigen jedoch ein uneinheitliches Bild. Bei Baustellen mit Vortriebsarbeiten nimmt die Unfallhäufigkeit gegen Schichtende tendenziell zu, Baustellen mit langen Anmarschwegen zeigen tendenziell höhere Unfallzahlen im mittleren Schichtdrittel.

Als Fazit hielt die ATG fest, dass aus den Auswertungen der Unfälle während des Schichtverlaufs keine Gesetzmässigkeiten zu erkennen sind. Die NAD nahm diese Schlussfolgerungen der ATG zur Kenntnis. Aus ihrer Sicht ist das Ergebnis dieser Untersuchung, mit einem leichten Trend zur Zunahme von Unfällen gegen das Schichtende hin, trotzdem ein Indiz für die Bedeutung von Ruhephasen.

Die NAD unterstützt weiterhin die Anstrengungen des Staatssekretariates für Wirtschaft (SECO), die Regelungen des Arbeitsgesetzes konsequent durchzusetzen. Der Erholung der Arbeitnehmer ist im Interesse der Unfallprävention die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Die Entwicklung der Unfallzahlen im GBT ist von der ATG und der Suva aufmerksam zu verfolgen.

Betrieb ETCS

Das Projekt ETCS (European Train Control System) befindet sich aus Sicht der NAD weiterhin auf Kurs. Im Lötschberg-Basistunnel (LBT) zeigt das System eine sehr hohe Zuverlässigkeit. Dem Wissenstransfer aus dem Betrieb der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist und des LBT hin zum Gotthard-Basistunnel kommt nach wie vor hohes Gewicht zu. Besondere Beachtung verdient auch die Schnittstellenproblematik zwischen den Strecken mit ETCS Level 2 bzw. Level 1 LS, insbesondere, weil damit erhebliche Mehrkosten für die NEAT verbunden sind.

Vorbereitung Inbetriebnahme Gotthard-Achse

Aus Sicht der NAD kommen bei der Bahntechnik, beim Bahnstrom und bei der Inbetriebnahme des GBT grosse Schnittstellenprobleme auf die Beteiligten zu. Darin erkennt die NAD erhebliche terminliche und finanzielle Risiken. Die NAD ersucht deshalb BAV, ATG und SBB, dieser Thematik volle Aufmerksamkeit zu schenken und gemeinsam optimale, tragfähige Lösungen anzustreben (siehe auch obenstehend zum Titel «Kosteneinsparungen»).

Projektabschluss Lötschberg

Insgesamt sind die Abschlussarbeiten für die Lötschberg-Basislinie und die Kontrolle der Betriebsauflagen gemäss Angaben des BAV auf Kurs. Die provisorische Abrechnung der BLS AT lag Ende März 2009 vor, wurde Anfang April vom BAV geprüft und an der Generalversammlung der BLS AT am 21. April 2009 genehmigt. Die Eidg. Finanzkontrolle (EFK) sieht vor, im Bereich Vertragsmanagement und Garantieübernahmen eine Prüfung durchzuführen.

Für die BLS Netz AG als Rechtsnachfolgerin der BLS AT verbleiben verschiedene Arbeiten (Landerwerb, Klageverfahren sowie enteignungsrechtliche Fragen beim Lawinenschutzunnel Mitholz, Entschädigungen und Regelungen St. German, Streitfall Materialteuerung). Die BLS AT erarbeitet zurzeit eine Vereinbarung mit der BLS AG, damit die Rechtsnachfolge in allen Belangen gewährleistet ist.

Die NAD ist erfreut, dass beim Übergang von der BLS AT zur neuen Infrastrukturgesellschaft BLS Netz AG ihren Anregungen bzw. den Forderungen der Finanzdelegation Rechnung getragen wurde. Die NAD hatte in der Berichtsperiode ihrer Erwartung Ausdruck gegeben, dass die Abrechnung des Projektes LBT so rasch wie möglich erstellt und die Rechtsnachfolge der BLS AT klar und transparent geregelt wird.

NEAT-Anschlüsse

Im Dezember 2008 wurde die erste Phase der Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie zur Evaluation von Linienführungsvarianten zwischen Lugano und Chiasso abgeschlossen. Alle vier geprüften Varianten für die neue Eisenbahnverbindung Lugano-Chiasso sind technisch machbar und kosten etwa gleich viel (5–5,5 Mia. Fr.). Als nächstes werden nun die Varianten einander gegenübergestellt sowie Vor- und Nachteile jeder Variante für die Nachhaltigkeitsindikatoren Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft aufgezeigt und beurteilt. Die Ergebnisse sollen Anfang 2010 vorliegen.

Bei der Zusammenarbeit Schweiz-Italien konnte die NAD mit Befriedigung zur Kenntnis nehmen, dass der Gotthard-Anschluss für Italien wieder prioritär ist. Das Infrastruktur- und das Transportministerium wurden zusammengelegt und die Leitung obliegt einem Unterstaatssekretär, der die lokalen Verhältnisse gut kennt. Der Lenkungsausschuss CH-I tagte im Februar 2009 zum fünften Mal. An der Sitzung unterstrichen Vertreter beider Länder die Wichtigkeit von leistungsfähigen Bahnverbindungen.

Bezüglich der möglichen Linienführungen der künftigen Anschlüsse an die NEAT-Linie im Raum Flüelen, Axen und Felderboden betonten Regierungsvertreter der Kantone Uri und Schwyz die Bedeutung leistungsfähiger Zufahrten zum GBT im Lichte des Verlagerungsziels beim Güterverkehr. Dabei wurde die Befürchtung geäußert, dass die Zufahrtsstrecken aufgrund der zunehmenden Frequenzen auf der Gotthard-Basislinie nach der Eröffnung des GBT rasch an ihre Kapazitätsgrenzen stossen und dadurch der Regionalverkehr von der Schiene verdrängt werden könnte. Aus Sicht der NAD ist diese Befürchtung ernst zu nehmen. Sie hat deshalb den beiden KVF empfohlen, diesem Aspekt im Rahmen der Behandlung der künftigen Vorlage Bahn 2030 volle Aufmerksamkeit zu schenken und den Zufahrtsprojekten zum GBT hohe Priorität einzuräumen.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5466
Abkürzungsverzeichnis	5479
I. Einleitung	5481
II. Aufsicht	5483
1 Projektaufsicht über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)	5483
1.1 Zuständigkeiten	5483
1.2 Verhältnis der parlamentarischen Oberaufsicht zur bundesrätlichen Aufsicht über die NEAT	5483
1.3 Verhältnis der NAD zu ihren Stammkommissionen sowie zur Finanzdelegation der eidg. Räte	5483
1.3.1 Handlungsgrundsätze	5483
1.3.2 Jährlicher Tätigkeitsbericht	5484
1.3.3 Mündliche Berichterstattung	5484
2 NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD)	5484
2.1 Rechte, Pflichten und Handlungsinstrumente	5484
2.2 Zusammensetzung	5485
2.3 Aussprachen, Besichtigungen vor Ort und Kontakte zu den Kantonsregierungen	5486
2.4 Berichterstattung des Bundesrates, der EFK, des BAV und der Ersteller an die NAD	5487
2.4.1 Beschlüsse des Bundesrates	5487
2.4.2 Berichte der EFK	5487
2.4.3 NEAT-Standberichte des BAV	5489
2.4.4 Ereignisberichte und Geschäftsberichte der Ersteller	5489
2.4.4.1 Sonder- und Ergänzungsprüfungen des BAV	5490
III. Schwerpunkt Projektsteuerung: Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine	5491
3 Leistungsbereinigung	5491
4 Kosten und Einsparungen	5491
4.1 Unterscheidung von Projektkosten und Finanzierungskosten	5491
4.2 Projektkosten	5492
4.2.1 Gesamtprojekt NEAT	5492
4.2.2 Achse Lötschberg	5495
4.2.3 Achse Gotthard	5497
4.2.4 Ausbau Surselva	5500
4.2.5 Anschluss Ostschweiz	5501
4.2.6 Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	5501
4.2.7 Streckenausbauten Achse Lötschberg	5501
4.2.8 Streckenausbauten Achse Gotthard	5502
4.2.9 Würdigung der NAD	5502

4.3 Kosteneinsparungen	5503
4.3.1 Projektoptimierungen und -anpassungen der ATG	5503
4.3.2 Projektoptimierungen und -anpassungen der SBB	5504
4.3.3 Würdigung der NAD	5504
4.4 Finanzierungskosten	5505
4.4.1 NEAT-Teuerungsindex (NTI): Stand und Entwicklung	5505
4.4.2 Finanzierungskostenprognose	5506
4.4.3 Würdigung der NAD	5506
5 Risikoanalyse	5507
5.1 Risiken des Gesamtprojekts NEAT	5507
5.1.1 Gefahrenpotenzial	5507
5.1.2 Chancenpotenzial	5508
5.1.3 Gesamtbeurteilung des BAV	5508
5.2 Terminrisiken	5509
5.3 Risiken ausserhalb des Gesamtprojekts NEAT	5509
5.4 Beurteilung durch die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK)	5510
5.5 Würdigung der NAD	5510
6 NEAT-Gesamtkredit und Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)	5511
6.1 Verpflichtungskredite und Voranschlagskredite	5511
6.2 NEAT-Gesamtkredit	5511
6.2.1 Aktualisierter NEAT-Gesamtkredit 2008	5511
6.2.2 Überdeckung	5513
6.2.3 Reservefreigaben	5514
6.2.4 Verpflichtungskrediterweiterungen	5515
6.2.5 Finanzbedarf bis Projektende	5515
6.2.6 Verpflichtungskreditbewirtschaftung	5516
6.2.7 Würdigung der NAD	5516
6.3 Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)	5517
6.3.1 Voranschlagskredite 2008: Erhöhung durch den Bundesrat	5517
6.3.2 Rechnung 2008: Kreditreste	5518
6.3.3 Voranschlagskredite 2009	5518
6.3.4 Fondssimulation und Liquiditätsplanung FinöV	5518
6.3.5 Würdigung der NAD	5519
7 Termine	5519
7.1 Terminprognose	5519
7.2 Terminrisiken der Gotthard-Achse	5521
7.2.1 Terminrisiken Gotthard-Basistunnel	5521
7.2.2 Terminrisiken Ceneri-Basistunnel	5522
7.2.3 Terminrisiken Inbetriebnahme Gotthard-Achse	5522
7.2.4 Würdigung der NAD	5522

IV. Schwerpunkt Tunnelbau: Vergaben, Bau und Ausrüstung	5524
8 Grundsätzliches	5524
8.1 Struktur AlpTransit Gotthard AG	5524
8.2 Revision des Beschaffungsrechts des Bundes	5524
9 Vergabe Bahntechnik GBT	5525
9.1 Stand der Arbeiten	5525
9.2 Darstellung von Risiken	5526
9.3 Finanzielle und terminliche Auswirkungen	5526
9.4 Würdigung der NAD	5526
10 Gotthard-Basistunnel	5527
10.1 Stand in den einzelnen Abschnitten	5527
10.2 Losgrenzenverschiebung Faido-Sedrun	5527
10.3 Finanzielle und terminliche Auswirkungen	5528
10.4 Einzelthemen	5528
10.5 Würdigung der NAD	5529
11 Risiken im Bauabschnitt Faido-Sedrun	5529
11.1 Ausgangslage	5529
11.2 Besuch der NAD in Faido	5530
11.3 Entwicklung und Risiken	5530
11.4 Würdigung der NAD	5531
12 Ceneri-Basistunnel	5531
12.1 Besuch der NAD am Ceneri	5531
12.2 Ausschreibungen und Vergaben	5531
12.3 Vertragssprache	5532
12.4 Vorbereitungen Bahntechnik	5532
12.5 Würdigung der NAD	5533
13 Arbeit auf den NEAT-Baustellen	5533
13.1 Arbeitssicherheit	5533
13.2 Arbeitsbedingungen	5535
13.3 Würdigung der NAD	5536
V. Schwerpunkt Inbetriebnahme und Betrieb	5537
14 ETCS Level 2 (European Train Control System)	5537
14.1 Standbericht ETCS des BAV	5537
14.2 ETCS Level 2 im Lötschberg-Basistunnel (LBT)	5537
14.3 ETCS Level 2 im Gotthard-Basistunnel (GBT)	5537
14.4 ETCS Level 1 auf dem schweizerischen Normalspurnetz	5538
14.5 Würdigung der NAD	5538

15 Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der Gotthard-Achse	5539
15.1 Planung und Organisation der Inbetriebsetzung GBT	5539
15.2 Betreiberkonzept SBB	5539
15.3 Bahnstromversorgung	5540
15.4 Würdigung der NAD	5540
16 Achse Lötschberg	5540
16.1 Projektabschluss Lötschberg-Basistunnel	5540
16.2 Schaffung einer BLS Netz AG	5541
16.3 Einzelthemen	5542
16.4 Würdigung der NAD	5543
VI. Schwerpunkt NEAT-Umfeld	5544
17 NEAT-Anschlüsse	5544
17.1 Südliche Zufahrtstrecken der NEAT im Inland und in Italien	5544
17.2 Nördliche Zufahrtstrecken zum Gotthard im Inland	5544
17.3 Vorprojekt Uri Berg lang – Axen	5545
17.4 Würdigung der NAD	5545
VII. Schlusswort	5546

Verzeichnis der Anhänge

Anträge und Empfehlungen der NEAT-Aufsichtsdelegation	
1.1 Empfehlungen an Stammkommissionen	5547
1.2 Empfehlungen an Bundesbehörden und Träger von Bundesaufgaben	5548
Rechtsgrundlagen und Botschaften	
2.1 Übersicht über die rechtlichen Grundlagen	5551
2.2 Übersicht über die Botschaften und Berichte des Bundesrats mit Bezug zur NEAT	5556
Parlamentarische Vorstösse	
3 Parlamentarische Vorstösse, Fragen und Initiativen mit Bezug zur NEAT	5557
Bundesratsbeschlüsse und Berichte EFK, BAV und Ersteller	
4.1 Übersicht über die Bundesratsbeschlüsse mit Bezug zur NEAT	5558
4.2 Übersicht über die Ereignisberichte der Ersteller	5560
4.3 Übersicht über die Prüfungen und Notizen der EFK	5561
4.4 Übersicht über die Prüfungen des BAV	5562
Kosten	
5.1 Zusammensetzung der leistungsbereinigten Projektkostenprognose der Ersteller Ende 2008: Tabelle und Abbildung	5563
5.2 Entwicklung der Projektkostenprognose der Ersteller und des BAV 1998–2007 (nicht leistungsbereinigt) und 1998–2008 (leistungsbereinigt)	5565

Kredite

6.1a	Entwicklung des NEAT-Gesamtkredits bis zum Bundesbeschluss vom 16. September 2008: Abbildung	5568
6.1b	Entwicklung des NEAT-Gesamtkredits seit 1998: Tabelle und Anmerkungen	5569
6.2	Fondssimulation Stand Rechnung 2008	5574
Zuständigkeiten		
7	Zuständigkeiten bei der Verwirklichung der NEAT	5575

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
AKB	Aktuelle Kostenbezugsbasis
ArG	Arbeitsgesetz
ATG	AlpTransit Gotthard AG
AtraV	Alpentransit-Verordnung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BGer	Bundesgericht
BLS	BLS AG
BLS AT	BLS AlpTransit AG
BVGer	Bundesverwaltungsgericht
BoeB	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	Konferenz der Bauorgane des Bundes
KPA	Konferenz der Präsidien der Aufsichtskommissionen und -delegationen
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
VoeB	Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen
ZIW	Zürcher Index für Wohnungsbaukosten
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Bericht

I. Einleitung

Seit 10 Jahren begleitet die NEAT-Aufsichtsdelegation der eidg. Räte (NAD) die Verwirklichung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) aus Sicht der parlamentarischen Oberaufsicht. In dieser Zeit haben sich durch verkehrs- und finanzpolitische Entscheide des Parlaments und des Bundesrats die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen verändert. Das Grossprojekt hat sich technisch stetig weiterentwickelt und mal ruhigere, mal turbulentere Phasen erlebt. Die Projektverantwortlichen und die NAD haben sich in dieser Zeit ein wertvolles Know-how angeeignet, das in die Arbeiten für die nächsten 10 Jahre einfließt.

In ihrer 10. Berichtsperiode kann die NAD auf eines der erfreulichsten Jahre bei der Realisierung des Jahrhundertbauwerks zurückblicken. Die Kosten- und Terminprognosen sind seit zwei Jahren stabil, die Risiken haben sich leicht verringert. Der angepasste NEAT-Gesamtkredit ist seit 16. September 2008 in Kraft.

Der Lötschberg-Basistunnel ist seit gut einem Jahr erfolgreich in Betrieb. Die Auslastung im ersten Betriebsjahr lag im Durchschnitt bei 78 Prozent, bei einer Spitzenauslastung von 99 Prozent. Seit Mitte Dezember 2008 ist der Tunnel für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h freigegeben. Die Ausarbeitung der Schlussberichte und der Abrechnung sind im Gang. Der Abschluss der Abrechnung und der Übergang der BLS AT zur BLS Netz AG sind für Juni 2009 geplant.

Vom Gotthard-Basistunnel sind per April 2009 rund 85 Prozent ausgebrochen. Die Arbeiten befinden sich im Zeitplan und wichtige Zwischenziele wurden erreicht. Auf der offenen Strecke im Kanton Uri laufen die Schüttungen für das neue Bahntrasse. Die beiden Tunnelbohrmaschinen in Erstfeld kommen sehr gut voran, der Durchschlag zum Abschnitt Amsteg wird vorzeitig für den Sommer 2009 erwartet. Bei Amsteg und im Abschnitt Sedrun Richtung Nord ist der Innenausbau in vollem Gang. Der Südvortrieb in der Oströhre hat die Störzone, deren Bewältigung die Arbeiten im 2008 erschwerte, verlassen und konnte die Tagesleistungen wieder steigern. In Faudo befinden sich beide Tunnelbohrmaschinen nach erfolgreicher Meisterung der Piora-Zone in festem Gestein. Im Abschnitt Bodio sind die Arbeiten am Innengewölbe abgeschlossen, zurzeit werden die Bankette betoniert. Im Mai 2009 beginnt in der Weströhre Bodio der Einbau der bahntechnischen Anlagen.

Beim Ceneri-Basistunnel sind von den gut 40 Kilometern rund 15 Prozent ausgebrochen. Die Arbeiten kommen gut voran. In Vigana und Vezia haben die Arbeiten für das künftige Nord- bzw. Südportal begonnen. Beim Zwischenangriff Sigirino wurde die Tunnelbohrmaschine nach dem Durchstich des Fensterstollens demontiert und aus dem Tunnel transportiert. Zurzeit sind Sprengarbeiten in den Installationskavernen im Gang. Ab diesen Kavernen soll ab 2010 der Ceneri-Basistunnel ausgebrochen werden. Das Hauptbaulos wird voraussichtlich Mitte 2009 vergeben.

Es sind weiterhin wichtige Herausforderungen zu meistern. Im Gotthard-Basistunnel sind noch rund 9 Kilometer zwischen Sedrun und Faudo auszubrechen. Es ist jene anspruchsvolle Strecke des Gotthard-Basistunnels mit der höchsten Überlagerung und Felstemperaturen bis gegen 50 Grad Celsius. Über dem Tunnel befinden sich zudem Staumauern, die auf Setzungen des Bodens empfindlich reagieren können. Nach dem Abschluss des Rohbaus stehen mit dem Einbau der Bahntechnik und der

Inbetriebsetzungsphase zwei weitere anspruchsvolle Etappen an. Beim Ceneri-Basistunnel werden die beiden grossen Lose für die Tunnelröhren und für die Bahntechnik erst noch vergeben.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht umfasst die aus Sicht der parlamentarischen Oberaufsicht wesentlichen Entwicklungen des Kalenderjahrs 2008, ergänzt um Entwicklungen im 1. Quartal 2009.

Er enthält die Feststellungen der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidg. Räte (NAD) sowie ihre Anträge, Empfehlungen und Stellungnahmen an die Finanzkommissionen (FK), die Geschäftsprüfungskommissionen (GPK), die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) sowie die Finanzdelegation (FinDel).

In den Bereichen Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine gibt der vorliegende Tätigkeitsbericht 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 öffentlich zugänglichen Kurzfassungen der Standberichte entnommen werden.

II. Aufsicht

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 Aufsichtsaufgaben 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.

1.3 Verhältnis der NAD zu ihren Stammkommissionen sowie zur Finanzdelegation der eidg. Räte

1.3.1 Handlungsgrundsätze

Innerhalb des Parlaments befassen sich verschiedene Kommissionen und Delegationen mit Geschäften, die in einem Bezug zur NEAT stehen. Die in Artikel 54 ParlG verankerte Konferenz der Präsidien der Aufsichtskommissionen und -delegationen (KPA) hat das Verhältnis der NAD zu den Aufsichtskommissionen (FK und GPK), den betroffenen Fachkommissionen (KVF) sowie der FinDel Ende 2004 in Handlungsgrundsätzen¹ näher geregelt und konkretisiert.

Anfangs 2008 kamen die in der KPA vertretenen parlamentarischen Aufsichtsgremien zum Schluss, dass eine wirkungsvolle Koordination ebenso gut über deren Sekretariate erfolgen kann. Auf Initiative der KPA wurde im Rahmen der Teilrevision des Parlamentsgesetzes Artikel 54 durch die Räte aufgehoben². Die Teilrevision

¹ Handlungsgrundsätze zur Arbeitsweise und zur Koordination der Oberaufsicht über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), erlassen von der Konferenz der Präsidien der Aufsichtskommissionen und -delegationen (KPA), erweitert um die Präsidien der KVF, am 6. Dezember 2004 (Stand 2. März 2009).

² Aufhebung von Art. 54 des Bundesgesetzes vom 13. Dezember 2002 über die Bundesversammlung (Parlamentsgesetz, ParlG; SR 171.10; Stand 2. März 2009).

trat per 2. März 2009 in Kraft. Die Handlungsgrundsätze wurden an die neuen Rechtsgrundlagen angepasst und von den Präsidien (Präsidenten und Vizepräsidenten) der FK, GPK, KVF und FinDel sowie von der NAD genehmigt. In Zukunft werden Änderungen gestützt auf Artikel 49 ParlG (allgemeiner Grundsatz zur Koordination) durch die erwähnten Präsidien erlassen. Die Koordination erfolgt über deren Sekretariate.

1.3.2 Jährlicher Tätigkeitsbericht

Die NAD legt den Aufsichtskommissionen (FK und GPK) sowie den betroffenen Fachkommissionen (KVF) beider Räte jährlich einen Bericht über ihre Aufsichtstätigkeit vor.³ Die FinDel erhält den Bericht zur Information. Die Berichterstattung im Parlament wird jährlich abwechselnd durch die GPK bzw. durch die FK übernommen, im Jahr 2009 durch die GPK. Der Tätigkeitsbericht bezweckt, stufengerecht und frühzeitig auf risikoreiche Entwicklungen beim Bau der NEAT aufmerksam zu machen.

1.3.3 Mündliche Berichterstattung

Während des vergangenen Jahres berichteten die Mitglieder der NAD in ihren Stammkommissionen und der FinDel laufend mündlich über die Ergebnisse der Sitzungen der NAD. Aufgrund von Fragen aus den Stammkommissionen lieferte die NAD im Berichtsjahr zusätzliche Unterlagen.

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.⁴ 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 der NAD entnommen werden. Darin hat sie sich à fonds zu ihren Rechten, Pflichten und Handlungsinstrumenten geäussert.⁵

³ Art. 20 Abs. 5 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen (Alpentransit-Beschluss; SR 742.104).

⁴ Art. 20 Abs. 3 Satz 3 des Alpentransit-Beschlusses.

⁵ Tätigkeitsberichte der NAD vom 23. April 2008 (BBl 2008 3697) und vom 7. Mai 2007 (BBl 2007 3473).

In der Berichtsperiode hat die NAD folgende Empfehlungen (siehe Anhänge 1.1 und 1.2) beschlossen:

- *Empfehlung an die FK, KVF und FinDel vom 6. April 2008: Übergabe an Infrastrukturgesellschaft BLS Netz AG*
- *Empfehlung an KVF vom 7. Oktober 2008: Kapazität der Zufahrtstrecken nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und Auswirkungen auf den Regionalverkehr*
- *Empfehlung an Generalsekretariat UVEK, BAV und EFV vom 20. August 2008: Übergabe an Infrastrukturgesellschaft BLS Netz AG*
- *Empfehlung an UVEK vom 25. November 2008: Übergabe an Infrastrukturgesellschaft BLS Netz AG*
- *Empfehlung an BAV und SBB vom 3. Februar 2009: Inbetriebsetzung und Bahnstromversorgung auf der Achse Gotthard, Projektoptimierung*
- *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*

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

2.2 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.⁶

Die Zusammensetzung der NAD im Jahr 2008 ist aus Tabelle 1 ersichtlich:

⁶ Art. 20 Abs. 4 des Alpentransit-Beschlusses.

Zusammensetzung der NEAT-Aufsichtsdelegation im Jahr 2008

	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) Hans Hess* (FDP/OW)	Ernst Leuenberger (SP/SO) This Jenny* (SVP/GL)
* Neue Mitglieder seit 2008 ** Präsident 2008 *** Vize-Präsident 2008			

Seit Anfang 2009 amtieren – bei gleich bleibender Zusammensetzung – Ständerat Rolf Büttiker als Präsident und Nationalrat Max Binder als Vizepräsident. Die NAD wird vom Sekretariat der parlamentarischen Aufsicht über Finanzen und AlpTransit (SPFA) unterstützt. Um Synergieeffekte zu nutzen, wurden die administrativen Sekretariate der NAD und der FinDel innerhalb des SPFA Anfang 2009 personell zusammengelegt.

2.3 **Aussprachen, Besichtigungen vor Ort und Kontakte zu den Kantonsregierungen**

Die NAD trat im Jahr 2008 zu sechs ordentlichen Tagungen und zwei Sondersitzungen während der Frühjahrs- und Wintersession zusammen. Ihre April-Tagung führte sie im Kanton Tessin, ihre Oktober-Tagung in den Kantonen Uri und Schwyz durch. Sie besichtigte die Situation auf der geplanten Zufahrtstrecke zwischen Felderboden und Erstfeld, die Baustellen des Gotthard-Basistunnels in Erstfeld und Faido, die geplante Verbindungsstrecke zwischen Biasca und Camorino sowie die Baustellen des Ceneri-Basistunnels bei Camorino und Sigirino. Mit den betroffenen Vertretern der Regierungen der Kantone Schwyz, Uri und Tessin fanden Gespräche statt.

Mit dem Vorsteher des UVEK führte sie Aussprachen zu strategischen Themen im Verantwortungsbereich des Bundesrats bzw. des Departements (Überführung der BLS AT in die BLS Netz AG, Berücksichtigung der Italienischen Sprache bei den Vergaben für den Ceneri-Basistunnel, Wahl von Werner Marti in den Verwaltungsrat der ATG, NEAT-Zufahrten in Italien).

Die Vertreter der EFK, des BAV und der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) sowie des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung der ATG standen der NAD während jeder Sitzung für die Klärung und Vertiefung von Spezialfragen zur Verfügung. An mehreren Tagungen waren Vertreter des Verwaltungsrats bzw. der Geschäftsleitung 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.

2.4 Berichterstattung des Bundesrates, der EFK, des BAV und der Ersteller an die NAD

2.4.1 Beschlüsse des Bundesrates

Die NAD erhält sämtliche Beschlüsse und Aussprachepapiere des Bundesrates, die einen Bezug zur NEAT aufweisen, einschliesslich der Mitberichte der Departemente.⁷ Sie werden der NAD laufend zur Kenntnisnahme zugestellt.⁸ In der Berichtsperiode befasste sich die NAD mit sieben Beschlüssen bzw. Aussprachepapieren des Bundesrats (vgl. Liste in Anhang 4.1)

2.4.2 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).⁹ Die Berichte der EFK werden der NAD regelmässig zugestellt. Zudem stellt die EFK der NAD halbjährlich ihre Stellungnahme zum Standbericht des BAV zu. Schliesslich erhält die NAD zu Beginn jedes Jahres eine Analyse der Berichte der Prüfungsorgane des vergangenen Jahres sowie das Protokoll der Koordinationssitzung mit den Prüforganen. In der Berichtsperiode befasste sich die NAD mit 10 Berichten der EFK (vgl. Liste in Anhang 4.3). Zu Diskussionen führten in der NAD u.a. folgende Themen.

Vertragsdurchsetzung des Werkvertrags Hauptlos Ceneri Basistunnel

Die EFK hat im Herbst 2008 bei der ATG geprüft und beurteilt, ob im Werkvertrag des Hauptloses Ceneri-Basistunnel die Voraussetzung geschaffen wird, damit im Bereich Geologie möglichst keine Nachforderungen entstehen können. Sie hat festgestellt, dass die geologische Prognose in die Ausschreibung eingebaut wurde und bautechnisch umsetzbar ist. Das Claim-Management ist unter Einbezug der bisherigen Erfahrungen beim Gotthard-Basistunnel erstellt und die nötigen organisatorischen Strukturen inklusive Kommunikation und Monitoring sind rechtzeitig aufgebaut. Die EFK gab der ATG Empfehlungen ab bezüglich Analyse der eingegangenen Offerten und festzulegender Konditionen im Werkvertrag. Ziel ist es, die Risiken, die sich bei derart komplexen Vertragswerken ergeben, zu minimieren.

Eigentumsübergang von der ATG auf die zukünftigen Nutzer bzw. Betreiber der erstellten Anlagen unter Berücksichtigung einer angemessenen Kostenbeteiligung

⁷ Art. 20 Abs. 3 des Alpentransit-Beschlusses in Verbindung mit Art. 154 Abs. 2 ParlG.

⁸ Art. 20 Abs. 3 des Alpentransit-Beschlusses in Verbindung mit Art. 154 Abs. 3 ParlG.

⁹ Art. 20 Abs. 3 des Alpentransit-Beschlusses in Verbindung mit Art. 154 Abs. 3 ParlG und Art. 4 Abs. 1 und 2 des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1967 über die Eidgenössische Finanzkontrolle (FKG; SR 614.0).

Die EFK drängt gegenüber dem BAV darauf, dass der ordnungsgemässe Vollzug des Eigentumsübergangs von den Erstellergesellschaften auf die zukünftigen Nutzer bzw. Betreiber dieser Anlagen unter Berücksichtigung einer angemessenen Kostenbeteiligung sichergestellt wird. Da bisher noch keine vollständige Übersicht über die betroffenen Leistungen und den finanziellen Umfang vorliegt, wurde das BAV gebeten, für die gesamte Gotthardachse einen Zeitplan mit den erforderlichen Massnahmen als Basis des Vollzugs des Eigentumsübergangs und des Kostenteilers der nicht dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen vorzulegen. Zudem wurde das BAV aufgefordert, Zeitangaben zu nennen, bis wann die Grundsätze und/oder Richtlinien der Aufsichtsbehörde zur Unterstützung der Erstellergesellschaften in dieser Thematik vorliegen werden. Insgesamt erwartet die EFK in der Sache ein verstärktes Engagement durch die Ersteller und die Aufsichtsbehörde zu Gunsten des Projekts NEAT, damit innert nützlicher Frist substantielle Ergebnisse vorgelegt werden können. Die NAD unterstützt das Anliegen der EFK mit einer eigenen Empfehlung an das BAV (vgl. Anhang 1.2).

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

Die NAD hat im Zusammenhang mit den ersten provisorischen Kostenprognosen für die Inbetriebsetzung und Bahnstromversorgung auf der Achse Gotthard die Frage nach der Ausscheidung von NEAT-spezifischen und nicht NEAT-spezifischen Leistungs- und Kostenelementen aufgeworfen (vgl. Ziff. 4.3.2). Die Diskussionen über die materiellen und finanziellen Abgrenzungen zwischen NEAT-Aufträgen und NEAT-nahen Aufträgen stellen auch für die EFK ein wiederkehrendes Thema dar. Im 2008 wurde das BAV zu den Vorhaben «Spange Locarno», «Uri Berg Lang», «Porta Alpina» und «Übergeordnete Bahnstromversorgung» um entsprechende Auskunft gebeten. Bei den erwähnten Objekten konnten die entsprechenden Finanzierungen und vertraglichen Regelungen grundsätzlich geklärt werden. Eine vollständige Übersicht über alle laufenden bzw. vorgesehenen Objekte und Vorhaben, welche von diesen Abgrenzungen betroffen sind, besteht allerdings nicht. Die EFK hat das BAV gebeten, eine Zusammenstellung aller bekannten NEAT-nahen Objekte und Vorhaben mit Angaben über Investitionen, Finanzierungsgefässe und Informationen zur Abgrenzung vorzulegen. Das BAV will diese bis Mitte 2009 vorlegen. Die NAD unterstützt das Anliegen der EFK mit einer eigenen Empfehlung an das BAV (vgl. Anhang 1.2).

Prozess Änderungswesen

Die Leistungsbezugsbasis ist die konkretisierte Bestellung des Bundes. Sie wird auf Grund der in den Vereinbarungen zwischen Bund und den Erstellern bzw. Bahnen aufgeführten Leistungen, Standards und Meilensteine festgelegt. Deren Fortschreibung erfolgt im Rahmen des Änderungswesens. Dieses soll sicherstellen, dass alle Leistungsänderungen (auch Änderungen beim Finanzierungsbedarf) transparent und nachvollziehbar gehandhabt und dokumentiert werden. Verfahren, Dokumentation und Berichterstattung gegenüber dem BAV sind in den NEAT-Controlling-Weisungen (NCW) geregelt.

Anfang 2008 orientierte die EFK die NAD über einen grossen Stau von unerledigten Änderungsdossiers bei der ATG, Kommunikationsproblemen zwischen den Beteiligten und Schwierigkeiten bei der Umsetzung des Prozesses. Gemäss EFK hat das

BAV im 2008 auf Führungs- und operativer Ebene der Anpassung und Verbesserung des Prozesses oberste Priorität eingeräumt und mit der ATG eine Lösung erarbeitet. Das Verfahren wurde vereinfacht und die Abarbeitung der pendenten Änderungsdossiers in Angriff genommen. Rund ein Viertel dieser Pendenzen konnten im 2008 bereinigt werden. Die EFK beurteilt den Umfang an unerledigten Pendenzen weiterhin als zu hoch. Das BAV hat in Absprache mit der ATG einen Massnahmenplan vorgelegt. Per Ende 2008 unerledigte Änderungen sollen bis Ende Januar 2010 abgearbeitet sein, ab 2009 neu erfasste Änderungen sollen innerhalb von maximal 6 Monaten erledigt werden. Die EFK begrüsst die angekündigten Aktivitäten und wird die Umsetzung der erwähnten Massnahmen im Änderungswesen aufmerksam weiter verfolgen.

Umsetzung der Empfehlungen der NAD an die ATG

Die EFK bestätigte der NAD, dass deren Empfehlungen an die ATG vom 28. November 2007 betreffend wirtschaftlicher Verflechtungen¹⁰ von der Erstellerin aufgearbeitet und die diesbezüglichen Massnahmen umgesetzt worden sind.

2.4.3 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.¹¹ 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. In der Berichtsperiode befasste sich die NAD mit zwei NEAT-Standberichten des BAV (Projektstand 30. Juni 2008 bzw. 31. Dezember 2008).

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 2008/II (Projektstand Ende 2008).

2.4.4 Ereignisberichte und Geschäftsberichte der Ersteller

Bei Eintreten eines ausserordentlichen Ereignisses im Verlauf der halbjährlichen Standberichtsperioden informieren die Ersteller bzw. die vom Bundesrat bestimmten Betreiber die NAD und das BAV in Form von schriftlichen Ereignisberichten und Ereignismeldungen. In der Berichtsperiode befasste sich die NAD mit einem Ereignisbericht und einer Ereignismeldung der ATG (vgl. Liste in Anhang 4.2). Sie nahm zudem die Geschäftsberichte der ATG und der BLS AT für das Jahr 2007 zur Kenntnis.

¹⁰ Tätigkeitsbericht der NAD über das Jahr 2007 (BBl **2008** 3697), Anhang 1.2.

¹¹ Art. 3 des Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss; BBl **2008** 8555).

2.4.5 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 des BAV orientieren (vgl. Liste in Anhang 4.4). Mitte April 2009 nahm sie den Gesamtbericht über alle im Jahre 2008 durchgeführten Prüfungen zur Kenntnis.

Die Ergebnisse der Berichterstattung des Bundesrates, der EFK, des BAV und der Ersteller an die NAD sind in den vorliegenden Tätigkeitsbericht eingeflossen.

III. Schwerpunkt Projektsteuerung: Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine

3 Leistungsbereinigung

Mit Bundesbeschluss vom 16. September 2008 hat das Parlament den angepassten NEAT-Gesamtkredit im Umfang von 19,1 Milliarden Franken bewilligt. Mit dem Kreditbeschluss werden der Zimmerberg-Basistunnel (exkl. das bereits realisierte Verzweigungsbauwerk Nidelbad), die Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie (Hirzeltunnel) und die Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard nicht mehr durch den NEAT-Gesamtkredit finanziert.

Damit verbunden ist kreditseitig eine Kreditrückgabe von 1,193 Milliarden Franken (Preisstand 1998), die im angepassten NEAT-Gesamtkredit berücksichtigt ist (vgl. Ziff. 6.2.1), sowie kostenseitig eine leistungsbereinigte Anpassung der ursprünglichen Kostenbezugsbasis von 12,757 Milliarden auf 11,564 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Letztere ist nötig, um die Kostenänderungen seit 1998 unabhängig von den entfallenen Projektelementen aufzuzeigen (vgl. Ziff. 4.2.1).

4 Kosten und Einsparungen

4.1 Unterscheidung von Projektkosten und Finanzierungskosten

Die *Projektkosten* enthalten die von den Projektverantwortlichen beeinflussbaren Kosten. Die *Finanzierungskosten* (Aufwendungen für Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer) hingegen liegen ausserhalb des direkten Einflussbereichs der Projektverantwortlichen. Sie sind deshalb nicht Bestandteil der Projektkosten.

Die Projektkosten werden über die Verpflichtungskredite des NEAT-Gesamtkredits, Projektmehrkosten über Zusatzkredite zum NEAT-Gesamtkredit finanziert. Diese werden vom Parlament beschlossen. Die Finanzierungskosten werden über Krediterweiterungen zum NEAT-Gesamtkredit finanziert. Diese werden – nach dem Willen des Parlaments – vom Bundesrat beschlossen.

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 die Projektkostenprognose der Ersteller seit 2007 mit weiteren Kostenpositionen, die eine Eintretenswahrscheinlichkeit von mehr als 50 Prozent aufweisen.

Zur Vergleichbarkeit der Projektkostenprognosen mit den ursprünglichen Kostenbezugsbasen werden die Kostenangaben teuerungsbereinigt und mittels NEAT-Teuerungsindex (NTI) auf den Preisstand 1998 umgerechnet.

Zudem wurden die ursprünglichen Kostenbezugsbasen von 1998 zur Vergleichbarkeit der Projektkostenprognosen leistungsbereinigt um die vom Parlament am 16. September 2008 aus dem NEAT-Projekt gestrichenen Elemente Zimmerberg-Basistunnel, Hirzeltunnel und Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard.

4.2 Projektkosten

4.2.1 Gesamtprojekt NEAT

Projektkostenprognose der Ersteller

Die von den Erstellern der NEAT per 31. Dezember 2008 gemeldeten Projektkostenprognosen betragen 17,351 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Das entspricht einer Reduzierung um 1,096 Milliarden Franken gegenüber der Projektkostenprognose von Ende 2007 (vgl. Tab. 2 und Abb. 1). Dieser Rückgang ist grösstenteils auf die Leistungsbereinigung im Werk «Anschluss Ostschweiz» sowie auf die Leistungsreduzierungen beim Abschnitt Ausbauten Gotthard zurückzuführen.

Gemessen an der *leistungsbereinigten ursprünglichen Kostenbezugsbasis 1998* von 11,564 Milliarden Franken ist die Projektkostenprognose der Ersteller innert 10 Jahren um insgesamt 5,787 Milliarden Franken bzw. um 50 Prozent gestiegen.

Projektkostenprognose des BAV

Damit die Projektkostenprognose das wahrscheinlichste Szenario abbildet, ergänzt das BAV die Prognose der Ersteller mit Kostenpositionen im Betrag von 1,334 Milliarden Franken, die bei den Erstellern in den Risiken ausgewiesen werden. Dies 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 10 Jahren um insgesamt 7,121 Milliarden Franken bzw. um 62 Prozent gestiegen. Die wesentlichen Gründe für die Änderungen sind Beststellungsänderungen des Bundes und Projektänderungen der Ersteller (vgl. Abb. 2).

Tabelle 2

**Gesamtprojekt NEAT: Entwicklung der Projektkostenprognose seit 2007
(nicht leistungsbereinigt) und seit 1998 (leistungsbereinigt)**

Werke	Ursprüngl. Kosten- bezugsbasis 1998	Kosten- prognose 31.12.2007	Kosten- entwicklung 2007–2008	Kosten- prognose 31.12.2008	Ursprüngl. Kosten- bezugsbasis 1998	Kosten- entwicklung 1998–2008
				leistungs- bereinigt	leistungs- bereinigt	leistungs- bereinigt
Projektaufsicht	76	98	0	98	76	+22
Achse Lötschberg	3 214	4 266	–19	4 247	3 214	+1 033
Achse Gotthard	7 716	11 836	+42	11 878	7 716	+4 162
– Gotthard	6 324	9 596	+79	9 675	6 324	+3 352
– Ceneri	1 393	2 240	–37	2 203	1 393	+810
Ausbau Surselva	123	112	0	112	123	–11
Anschluss Ostschweiz¹²	992	926	–828	99	99	0
Ausbauten						
St. Gallen–Arth-Goldau	86	101	0	101	86	+15
Streckenausbauten						
übriges Netz¹³	550	1 107	(–291)	(816)	–	–
Streckenausbauten						
Achse Lötschberg¹⁴	(250)	(368)	+8	376	250	+126
Streckenausbauten						
Achse Gotthard¹⁵	(300)	(739)	–299	440	0	+440
Projektkosten gemäss Ersteller	12 757	18 445	–1 096	17 351	11 564	+5 787
Weitere Kostenpositionen gemäss BAV		1 355	–19	1 334		+1 334
Projektkosten gemäss BAV	12 757	19 800	–1 115	18 685	11 564	+7 121

Quelle: Angaben basierend auf dem NEAT-Standbericht 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

¹² Ab Alpentransit-Finanzierungsbeschluss vom 16.09.2008 ohne entfallene Elemente Zimmerberg-Basistunnel und Hirzeltunnel.

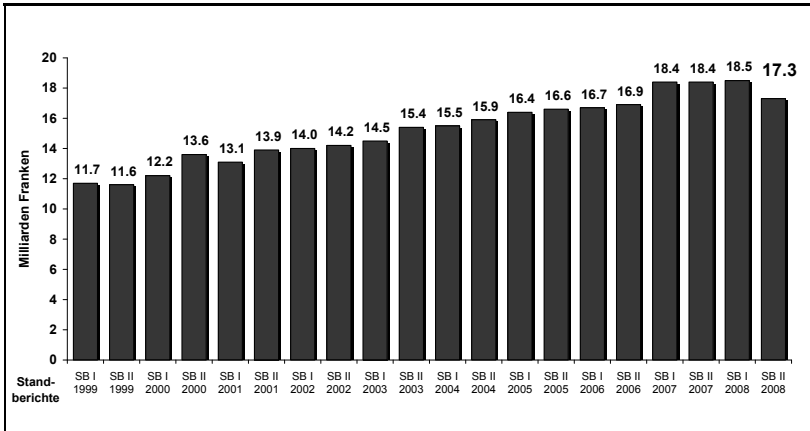
¹³ Alte Werkeinteilung vor Inkrafttreten des Alpentransit-Finanzierungsbeschlusses vom 16.09.2008.

¹⁴ Neue Werkeinteilung gemäss Alpentransit-Finanzierungsbeschluss vom 16.09.2008.

¹⁵ Neue Werkeinteilung gemäss Alpentransit-Finanzierungsbeschluss vom 16.09.2008, ohne Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard, die neu in ZEB enthalten sind.

Abbildung 1

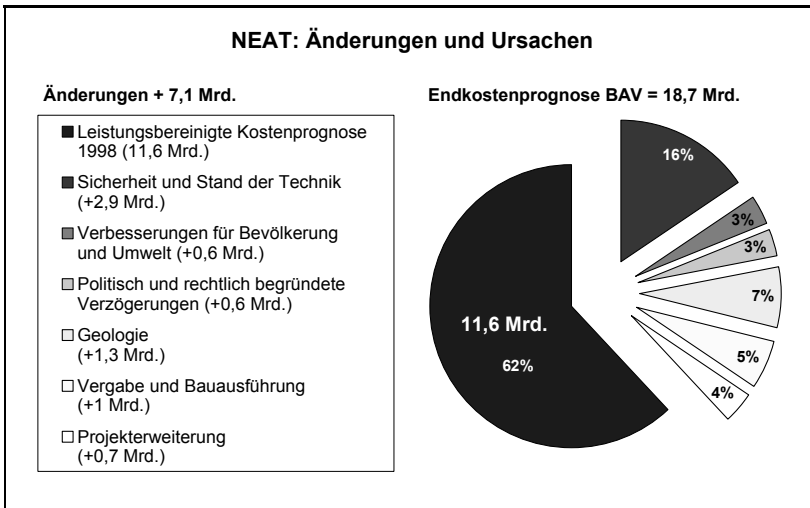
Gesamtprojekt NEAT: Entwicklung der Projektkostenprognose der Ersteller 1999–2008 (leistungsbereinigt)



Quelle: NEAT-Standbericht 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, Hauptbericht, Angaben in Milliarden Franken (Preisstand 1998), gerundet

Abbildung 2

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



Quelle: NEAT-Standbericht 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, in Milliarden Franken (Preisstand 1998), gerundet

4.2.2

Achse Löttschberg

Die Erstllergesellschaft BLS AT weist bei der Achse Löttschberg, unter Berücksichtigung aller Restleistungen, eine Projektkostenprognose von 4,247 Milliarden Franken (Preisstand 1998) aus. Dies sind 19 Millionen Franken weniger als Ende 2007. Im Vergleich zur ursprünglichen Kostenbezugsbasis 1998 ergeben sich Änderungen von 1,033 Milliarden Franken bzw. 32 Prozent (Abb. 3).

Diese sind zurückzuführen auf Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik (+31 Prozent) und zur Verbesserung für Bevölkerung und Umwelt (+28 Prozent) sowie geologisch bedingte Änderungen (+24 Prozent) und Mehrkosten bei der Vergabe und Ausführung (+18 Prozent). Seit dem Höchststand der Endkostenprognose Ende 2005 (4,328 Milliarden) sind die Kosten um rund 79 Millionen Franken gesunken.

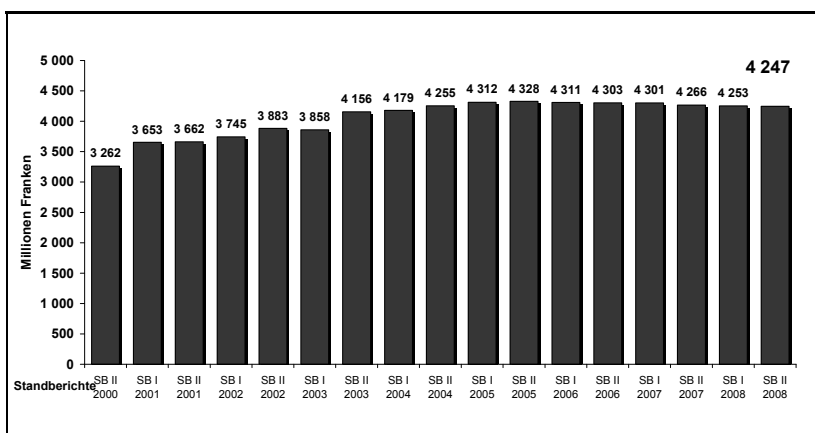
In der Projektkostenprognose sind rund 22,28 Millionen Franken enthalten für risikobehaftete Restleistungen, die heute absehbar sind, deren terminliche oder finanzielle Auswirkungen jedoch nicht genau bezifferbar sind. Bei der Zusammenführung der Infrastrukturen der BLS und der BLS AT in die BLS Netz AG werden diese Kosten nicht berücksichtigt.

Aufgrund der bereits abgerechneten bzw. in Abrechnung befindlichen Projektteile beurteilt das BAV die leicht rückläufigen Projektkostenprognosen als zuverlässig und geht davon aus, dass das Werk Achse Löttschberg, unter Berücksichtigung der erwähnten Restleistungen, mit der Kostenprognose von 4,247 Milliarden Franken als Endkosten abgerechnet werden kann.

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

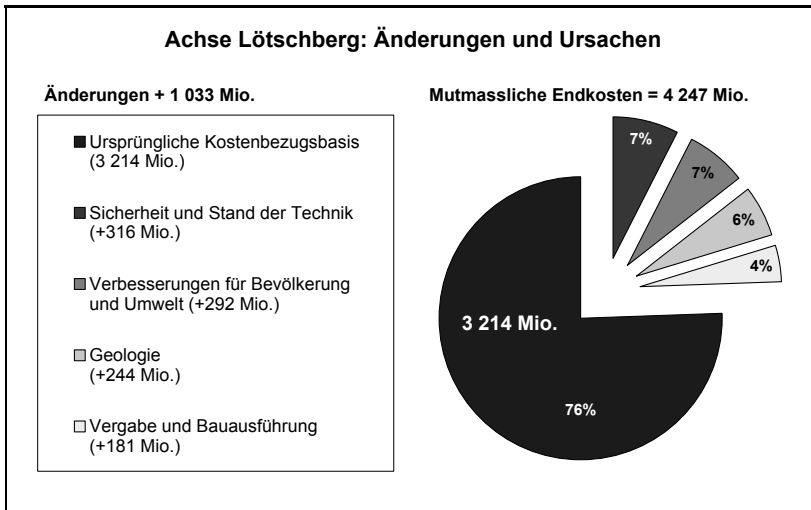
Abbildung 3

Achse Löttschberg: Entwicklung der Projektkostenprognose der BLS AT 2000–2008



Quelle: Sekretariat NAD, Angaben in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

**Achse Lötischberg: Leistungs- und Kostenänderungen seit 1998
auf Basis der Projektkostenprognose der BLS AT**



Quelle: NEAT-Standbericht 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

Tabelle 3

**Achse Lötischberg: Leistungs- und Kostenänderungen seit 1998,
Änderung der Anteile der einzelnen Faktoren seit der Berichtsperiode 2004**

Faktoren	2004	2005	2006	2007	2008
Sicherheit und Stand der Technik	22 %	22 %	16 %	29 %	31 %
Verbesserung für Bevölkerung / Umwelt	27 %	27 %	27 %	28 %	28 %
Weitere politisch und rechtlich bedingte Mehrkosten, Etappierung FinöV	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Geologie	5 %	16 %	20 %	21 %	24 %
Vergabe- und Bauausführung	42 %	35 %	37 %	22 %	18 %
Total Änderungen	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Quelle: Angaben aus Tätigkeitsberichten der NAD seit Beginn der Erhebung im Frühjahr 2005

4.2.3 Achse Gotthard

Die Erstellergesellschaft ATG weist bei der Achse Gotthard eine Projektkostenprognose von 11,878 Milliarden Franken (Preisstand 1998) aus. Dies sind 42 Millionen Franken mehr als Ende 2007 (vgl. Tab. 5). Im Vergleich zur ursprünglichen Kostenbezugsbasis 1998 ergeben sich Änderungen von 4,162 Milliarden Franken bzw. 54 Prozent. Diese sind im Wesentlichen auf Projektänderungen zurückzuführen (vgl. Abb. 5).

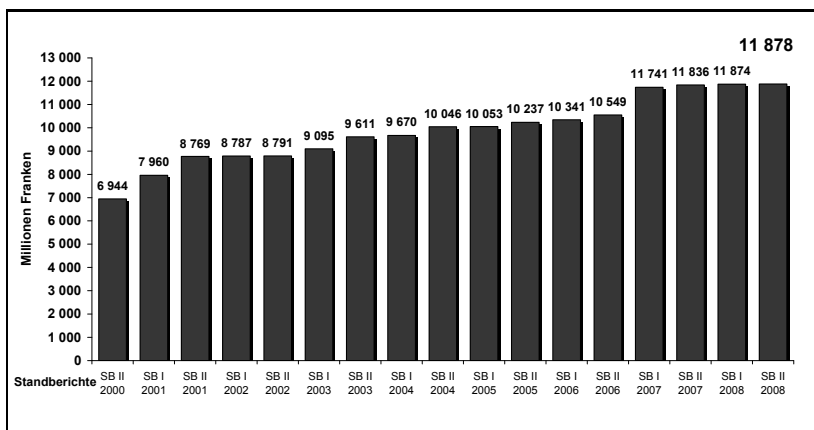
Das BAV weist darauf hin, dass die Erhöhung der Kostenprognose seit Ende 2007 um rund 42 Millionen Franken mit einer Verminderung des entsprechenden Gefahrenpotenzials von rund 147 Millionen Franken verbunden ist. Ein Teil der Risikoreduktion ist somit auf der Kostenseite als Leistung eingetreten. Die Gefahren sind grösstenteils nicht eingetreten, sondern kleiner geworden oder weggefallen. Das BAV geht weiter davon aus, dass bis zum Projektabschluss zusätzliche Kostenpositionen die Kostenprognose der ATG erhöhen werden.

Die ATG weist Leistungen im Umfang von 629 Millionen Franken aus, welche nicht abschliessend umschrieben werden können. Ein Teil dieser nicht abschliessend umschriebenen Leistungen (rund 170 Millionen Franken) fällt im Teilabschnitt Faïdo/Bodio an (Innenausbau Multifunktionsstelle, druckhafte Zone Bodio, Parallelbetrieb Multifunktionsstelle etc.). Zudem konnte der Ersteller die Auswirkungen im Zusammenhang mit der Neudisposition der Multifunktionsstelle Faïdo kostenmässig noch nicht fixieren. Das BAV hat die ATG aufgefordert, die nicht abschliessend umschriebenen Leistungen möglichst rasch zu projektieren.

Die Leistungs- und Kostenänderungen seit 1998 auf der Achse Gotthard sind aus Abbildung 6 ersichtlich, die Änderungen der Anteile der einzelnen Faktoren an der Kostensteigerung seit 1998 aus Tabelle 4.

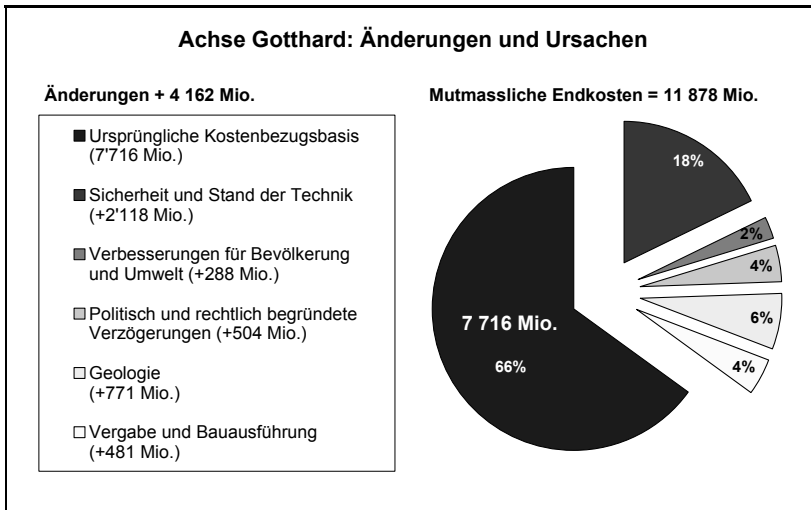
Abbildung 5

Achse Gotthard: Entwicklung der Projektkostenprognose der ATG 2000–2008



Quelle: Sekretariat NAD, Angaben in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

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



Quelle: NEAT-Standbericht 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

Tabelle 4

**Achse Gotthard: Leistungs- und Kostenänderungen seit 1998,
Änderung der Anteile der einzelnen Faktoren seit der Berichtsperiode 2004**

Faktoren	2004	2005	2006	2007	2008
Sicherheit und Stand der Technik	55 %	54 %	50 %	48 %	51 %
Verbesserung für Bevölkerung / Umwelt	7 %	10 %	7 %	7 %	7 %
Weitere politisch und rechtlich bedingte Mehrkosten, Etappierung FinöV	20 %	20 %	21 %	14 %	12 %
Geologie	13 %	14 %	21 %	20 %	19 %
Vergabe- und Bauausführung	5 %	2 %	1 %	11 %	12 %
Total Änderungen	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Quelle: Angaben aus Tätigkeitsberichten der NAD seit Beginn der Erhebung im Frühjahr 2005

Achse Gotthard: Hauptpositionen mit Kostenänderungen im Jahr 2008

Hauptpositionen mit Änderungen im 2008	Kosten- prognose 31.12.2007	Kosten- änderung 2008	Kosten- prognose 31.12.2008
Gotthard-Basistunnel: Bau			
<i>Abschnitt Gotthard Nord</i>	520	–22	498
– Mehrkosten beim Bauprojekt Uri 2008			
– Minderkosten bei den bahntechnischen Installationen für den Anschluss an die Stammlinie Nord (Einspurbetrieb) und Vergabeerfolg der Bauarbeiten Trasseebau inkl. Kunstbauten Schächten			
<i>Teilabschnitt Planungen</i>	564	+27	591
– Mehrkosten durch zusätzliche Projektierungsarbeiten und längeres Vorhalten der örtlichen Bauleitung in den Abschnitten Sedrun, Faïdo und Bodio			
<i>Teilabschnitt Erstfeld</i>	620	+1	621
– Mehrkosten durch etappierte Genehmigung des Auflageprojekts Uri 2003 und Beschwerde gegen Vergabe der Bauarbeiten Tunnel Erstfeld bei der Materialbewirtschaftung GBT			
– Minderkosten Verträge und Ausführung			
<i>Teilabschnitt Amsteg</i>	761	+7	769
– Mehrkosten durch Bauarbeiten Tunnel Amsteg			
– Minderkosten durch Gesamtschau Materialbewirtschaftung GBT Nord und reduzierte Kostenschätzung für das 132-kV-Kabeltrasse			
<i>Teilabschnitt Sedrun</i>	1 712	–52	1 660
– Mehrkosten durch geologische Störzone und Überprofilbeton sowie Installationen im Portalbereich, Erhöhung der Kapazität des Kieswerks und Mehrausbruch für Ventilatoren im Schachtkopf			
– Minderkosten durch Optimierung des Gesamtterminprogramms (Losgrenzenverschiebung Sedrun-Faïdo) und reduzierte Kostenschätzung für 132-kV Kabeltrasse			
<i>Teilabschnitte Faïdo und Bodio</i>	2 304	+102	2 406
– Mehrkosten für Innenausbau der Multifunktionsstelle Faïdo, Sanierung von Sohle und Gewölbe in den beiden Einspurröhren Ost und West, Durchörterung der Chièra-Synform und Energiekosten für die Lüftung			
– Minderkosten durch Optimierung des Gesamtterminprogramms (Losgrenzenverschiebung Sedrun-Faïdo), reduziertes Vorauserkundungskonzept, Ausführungserfolge bei Verträgen, reduzierte Nachrüstung der Kühlanlage und aus Bestellung der 132-kV-Kabeltrasse GBT			

Hauptpositionen mit Änderungen im 2008	Kosten- prognose 31.12.2007	Kosten- änderung 2008	Kosten- prognose 31.12.2008
<i>Rohbau Ausrüstung</i>	210	–11	199
– Minderkosten durch Aktualisierung der Kosten- schätzung			
Gotthard-Basistunnel: Bahntechnik			
<i>Bahntechnik Anschluss Nord</i>	77	–6	71
– Minderkosten durch geänderte Bauphasen für den temporären Einspurbetrieb			
<i>Bahntechnik Neubaustrecke</i>	1 715	–42	1 673
– Minderkosten durch Auswirkungen der Optimierung des Gesamtterminprogramms			
<i>Abschnitt Gotthard Süd</i>	370	–5	365
– Minderkosten durch Konzeptanpassung bei der Pro- jektänderung Nodo della Giustizia			
Ceneri: Bau und Bahntechnik			
<i>Teilabschnitt Nodo di Camorino</i>	229	–15	214
– Mehrkosten durch Projektänderungsbegehren			
– Minderkosten durch Erfolg bei den Vergaben für die Bauarbeiten Infrastrukturen Camorino			
<i>Teilabschnitt Ceneri</i>	1 284	–31	1 253
– Mehrkosten durch Projektänderungen			
– Minderkosten durch Erfolge bei Vergaben (Endlage- rung des Ausbruchmaterials in Sigirino und Portal- zone Vigana)			
<i>Bahntechnik Ceneri-Basistunnel</i>	360	+10	370
– Mehrkosten durch Aktualisierung der Kostenschät- zung für Anschluss an die Stammlinie Nord (Kosten- voranschlag auf Stufe Bauprojekt in Erarbeitung)			
Weitere Positionen	1 110	+78	1 188
Total	11 836	+42	11 878
<i>Quelle:</i> Zusammenstellung NAD aufgrund der NEAT-Standberichte 2008/I und 2008/II des BAV, 1. Januar–31. Dezember 2008, in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet			

4.2.4 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.

4.2.5 Anschluss Ostschweiz

Durch die Leistungsbereinigung im Werk «Anschluss Ostschweiz» (Herauslösung der Werke Zimmerberg und Hirzel) ergibt sich eine Reduzierung der Projektkosten um 827 Millionen Franken. Für den noch verbleibenden Leistungsanteil (Verzweigung Nidelbad) betragen die Endkosten 99,4 Millionen Franken. Das gesamte Werk ist abgerechnet.

4.2.6 Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau

Die Projektkostenprognose für alle Abschnitte des Werkes «Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau» beträgt weiterhin 101 Millionen Franken. Die Mehrkosten von 15 Millionen Franken gegenüber der ursprünglichen Kostenbezugsbasis bleiben unverändert. Weiterhin in der Planungsphase befindlich sind die Leistungsdefinitionen der möglichen Module der 2. Phase SOB und SBB. Dadurch liegt für diese Projektbereiche noch keine angepasste Projektkostenprognose vor.

4.2.7 Streckenausbauten Achse Lötschberg

Mit dem Alpentransit-Finanzierungsbeschluss vom 16. September 2008 hat das Parlament das bisherige Werk «Streckenausbauten übriges Netz» neu in die Werke «Streckenausbauten Achse Lötschberg» und «Streckenausbauten Achse Gotthard» aufgeteilt.

Die von den Erstellern gemeldeten Kostenprognosen für das neu geschaffene Werk «Streckenausbauten Achse Lötschberg» betragen insgesamt 376 Millionen Franken. Das entspricht einer Erhöhung innert Jahresfrist um 8 Millionen Franken.

Der Abschnitt Achse Lötschberg, Netzteil BLS, wird unverändert mit 41 Millionen Franken abgerechnet. Die SBB weisen für den Abschnitt Achse Lötschberg, Netzteil SBB, eine Projektkostenprognose von 200 Millionen Franken und die BLS für die Betriebsvorbereitung der Achse Lötschberg eine Projektkostenprognose von 135 Millionen Franken auf. Letztere hat sich innert Jahresfrist um 7 Millionen Franken erhöht.

Die NAD liess sich von der BLS die Hintergründe der Mehrkosten erläutern. Die Lieferantin der Interventionsfahrzeuge (Erhaltungsfahrzeuge und Hilfswagen) lieferte die Fahrzeuge und Geräte mit – wie sich heute herausstellt – wesentlichen Mängeln, die im Verhältnis zum Auftragsvolumen hohe Kosten für Garantiarbeiten nach sich zogen. Die BLS behielt einen Teil der Zahlung zurück. Die Lieferantin ging inzwischen Konkurs. Zwei Hilfswagen sind technisch unbrauchbar und müssen deshalb neu ausgeschrieben und beschafft werden. Die BLS macht ihre Ansprüche im Rahmen des Insolvenzverfahrens geltend.

4.2.8 Streckenausbauten Achse Gotthard

Mit der Übertragung der Leistungen für die Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard aus dem Projekt NEAT ins Projekt ZEB (Leistungsreduktion) hat sich die Projektkostenprognose für das neu geschaffene Werk «Streckenausbauten Achse Gotthard» um 300 Millionen Franken verringert. Für die Gesamtleitung, Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung der Achse Gotthard durch die SBB prognostiziert das BAV Kosten in der Höhe von rund 440 Millionen Franken. Diese sind in die Projektkostenprognose aufgenommen worden, um ein vollständiges Bild der Gesamtkosten der NEAT zu geben, obwohl die diesbezügliche Grundlage, die Vereinbarung zwischen Bund und SBB, voraussichtlich erst Ende 2009 durch den Bundesrat beschlossen wird. Die NAD hat in diesem Zusammenhang eine Empfehlung an das BAV und die SBB gerichtet (vgl. Ausführungen unter Ziff. 4.3.2).

4.2.9 Würdigung der NAD

Die Projektkostenprognose für das Gesamtprojekt NEAT ist seit zwei Jahren stabil. Bereinigt um die vom Parlament aus dem Projekt herausgelösten Elemente Zimmerberg-Basistunnel, Hirzeltunnel und Streckenausbauten auf der Gotthard-Achse beträgt die Projektkostenprognose des BAV per Ende 2008 18,685 Milliarden Franken (Preisstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen). Diese setzen sich zusammen aus den Projektkostenprognosen der Ersteller (17,351 Milliarden) und einem Zuschlag des BAV für Kostenpositionen, die bei den Erstellern in den Risiken ausgewiesen sind. (1,334 Milliarden Franken).

Die Entwicklung der Projektkostenprognose seit 1998 im Umfang von 7,121 Milliarden Franken ist zum grössten Teil auf Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik zurückzuführen (+41 Prozent). Weitere gewichtige Faktoren sind geologisch oder bautechnisch bedingte Änderungen (+18 Prozent), Mehrkosten bei der Vergabe und Ausführung (+14 Prozent) sowie Projekterweiterungen (+10 Prozent).

Auf der Lötschberg-Achse sind die Kostenprognosen seit drei Jahren leicht rückläufig. Die Schlussabrechnung zum Werk Achse Lötschberg muss Mitte 2009 vorliegen, damit die Zusammenführung der Infrastrukturen der BLS und der BLS AT in die BLS Netz AG rückwirkend auf den 1.1.2009 erfolgen kann. Die NAD geht davon aus, dass die per Ende 2008 ausgewiesene Projektkostenprognose von 4,247 Milliarden Franken mit hoher Wahrscheinlichkeit gleichzeitig die Endkosten darstellen. Die Projektkosten sind seit 1998 um 1,033 Milliarden Franken oder rund 32 Prozent gestiegen.

4.3

Kosteneinsparungen

Gemäss Artikel 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.

4.3.1

Projektoptimierungen und -anpassungen der ATG

Insgesamt wurden auf der Gotthard-Achse seit 1998 Kompensationen mit einem Betrag von 263 Millionen Franken (Preisstand 1998) beschlossen und in der Endkostenprognose berücksichtigt. 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). Im Berichtsjahr wurden keine neuen Kompensationen gemeldet. Für weitere Details siehe letztjähriger Tätigkeitsbericht der NAD¹⁶, Tabelle 13.

Die NAD hat zur Kenntnis genommen, dass aufgrund des fortgeschrittenen Projektstands beim Lötschberg- und beim Gotthard-Basistunnel weitere Kompensationen nur noch in einem kleinen Umfang möglich sind. Bei der Gotthard-Achse besteht ihrer Ansicht nach allenfalls noch Kompensationspotenzial im Bereich der noch nicht vergebenen Leistungen (Ceneri-Basistunnel).

Bei ihrem Besuch auf den NEAT-Baustellen bei Faido und Sigirino hat sie deshalb die Frage aufgeworfen, ob die Tunnelinnenauskleidungen im vorgesehenen Masse notwendig seien. In seinem Schlussbericht vom 21. November 2006 zur Kompensationsplanung Ceneri, den die NAD im November 2006 zur Kenntnis genommen hat, hielt das BAV fest, dass die Qualität und das Sicherheitsniveau des Ceneri-Basistunnels grundsätzlich beibehalten werden soll. Einsparungen sollen nicht durch eine allgemeine Reduktion der Standards, sondern durch punktuelle Einschränkungen bei kostenrelevanten Elementen erzielt werden. Es wurde beschlossen, dass als Kompensationsmassnahmen bautechnischer Art einerseits der Ausbaustandard der Nebentollen reduziert wird, da die vermehrten Unterhaltsarbeiten ohne Störungen des Bahnbetriebs erfolgen können. Andererseits wurde entschieden, auf eine vollständige Abdichtung zu verzichten und je nach geologischen Verhältnissen über die erforderlichen Abdichtungsmassnahmen zu entscheiden. Diese Massnahmen sind Bestandteil des vom BAV im Jahre 2006 beschlossenen Kompensationspakets zum Werk Ceneri-Basistunnel im Umfang von 35–55 Millionen Franken, auf das die NAD in ihrem Tätigkeitsbericht 2006 eingegangen ist.¹⁷

¹⁶ NAD Tätigkeitsbericht 2007 (BBl 2008 3697).

¹⁷ NAD Tätigkeitsbericht 2006 (BBl 2007 3473).

4.3.2

Projektoptimierungen und -anpassungen der SBB

Die Betriebsvorbereitung und die Bahnstromversorgung der Achse Gotthard befinden sich in einer frühen Projektphase. Das Parlament hat am 16. September 2008 für das entsprechende Werk «Streckenausbauten Achse Gotthard» einen Verpflichtungskredit von 441 Millionen Franken (Preisstand 1998) bewilligt. Die diesbezügliche Vereinbarung zwischen Bund und SBB wird derzeit vom BAV mit der SBB ausgehandelt und soll voraussichtlich Ende 2009 vom Bundesrat beschlossen werden.

Im Rahmen der laufenden Verhandlung hat die SBB das Projekt vertieft. Sie geht Anfang 2009 neu von Kostenpositionen im Umfang von rund 553 Millionen Franken (Preisstand 1998) aus. Dies sind rund 112 Millionen Franken (Preisstand 1998) mehr als in dem vom Parlament im Herbst 2008 bewilligten Verpflichtungskredit vorgesehen.

Die NAD zeigte sich überrascht, dass von den SBB so kurz nach dem Beschluss des Parlaments zusätzliche Leistungen und Kosten angemeldet werden. Anfang 2009 liess sie sich deshalb vom neuen Leiter der Infrastruktur SBB und vom BAV über die Gründe für die höheren Kostenschätzungen, die vom BAV in Auftrag gegebene Prüfung von Optimierungsmassnahmen und die Ausscheidung von NEAT-bezogenen bzw. nicht direkt NEAT-bezogenen Leistungen orientieren.

Sie unterstützte die Vorgaben des BAV an die SBB, Projektoptimierungen zu prüfen und Kompensationsmöglichkeiten vorzuschlagen, um das Niveau des Verpflichtungskredits einzuhalten. Die an der Sitzung von der SBB vorgestellten Kompensationsmöglichkeiten entsprachen in ihrer Gesamtheit allerdings nicht den Erwartungen der NAD. Ihrer Ansicht nach müssen echte Einsparungen realisierbar sein. Diese dürfen aber keine betrieblichen, sicherheitsbezogenen oder kapazitätsmässigen Nachteile für das Gesamtwerk Achse Gotthard nach sich ziehen. Offen ist für die NAD auch die Frage, welche Leistungsbestandteile in direktem Zusammenhang mit dem Bau der NEAT stehen und damit durch den FinöV-Fonds finanziert werden dürfen und welche dem bestehenden Netz der SBB zugute kommen und über andere Gefässe, beispielsweise die Leitungsvereinbarung SBB, zu finanzieren sind.

4.3.3

Würdigung der NAD

Die NAD hat das BAV aufgefordert, die Umsetzung von Kompensationsmöglichkeiten im Allgemeinen und die Umsetzung der für den Ceneri-Basistunnel beschlossenen Kompensationen im Besonderen aufmerksam zu begleiten. Das BAV hat die Ersteller angewiesen, Kompensationen und Verzichtspläne regelmässig vorzunehmen und dem BAV mitzuteilen.

Von der ATG und den übrigen Erstellern erwartet die NAD, dass diese auch weiterhin Kompensationen mit kleinerem Sparpotenzial ernsthaft und regelmässig prüfen und umsetzen. Die Anstrengungen aller Projektverantwortlichen bei der laufenden Prüfung von Kompensationsmöglichkeiten dürfen auch bei fortgeschrittenem Projektstand nicht nachlassen. Viele kleine Einsparungen sind

ein Ausdruck des wirtschaftlichen Umgangs mit den Finanzmitteln und tragen zu stabilen Endkosten bei.

Gestützt auf die Präsentation der SBB und deren Beurteilung durch das BAV vom 3.2.2009 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 (vgl. Anhang 1.2):

- 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.*

Die NAD wird das Geschäft im Rahmen ihrer begleitenden Oberaufsicht als Schwerpunkt weiter verfolgen. Sie hat den Vorsitzenden der Geschäftsleitung SBB eingeladen, diesen Fragen auf Konzernleistungsstufe die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken. Vom Direktor BAV und den Verantwortlichen der SBB wird sie sich regelmässig Bericht erstatten lassen.

4.4 Finanzierungskosten

Aufwendungen für Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer (Finanzierungskosten) liegen weitgehend ausserhalb des Einflussbereiches der Projektverantwortlichen und sind nicht Bestandteil der Projektkosten.

4.4.1 NEAT-Teuerungsindex (NTI): Stand und Entwicklung

Die Teuerung setzt sich aus der Indexteuerung und der Vertragsteuerung zusammen. Die *Indexteuerung* läuft zwischen der Erstellung des Kostenvoranschlags und dem Vertragsabschluss bei der Vergabe jedes einzelnen Loses auf. Gemessen wird sie mit dem NEAT-Teuerungsindex (NTI). Die *Vertragsteuerung* widerspiegelt die Kostenentwicklung von Löhnen, Material und Maschinen nach Vertragsabschluss, wird gemäss den Richtlinien der Konferenz der Bauorgane des Bundes (KBOB) errechnet und erfolgt unabhängig vom NTI. Die geschätzten teuerungsbedingten Aufwendungen, die bis zum Projektende anfallen werden, sind im FinöV-Fonds mittels Teuerungsannahmen berücksichtigt.

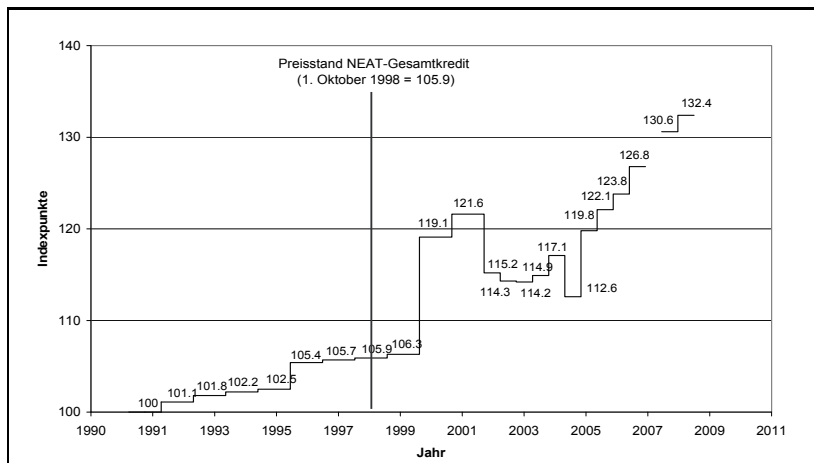
Der NTI misst bei der NEAT und anderen Bahnprojekten mit sehr hohem Tunnelanteil die Preisentwicklung. Er beruht auf vier Hauptkostengruppen, für die spezifische Teilindizes gebildet und festgelegt werden: Bau (69 Prozent); Planung, Honorare, Eigenleistungen (16 Prozent); Bahntechnik (12 Prozent) und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

desamt für Statistik berechnet und von den Direktoren des BAV und der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) in Kraft gesetzt.

In der Berichtsperiode wurden die Indexwerte für den Zeitraum 1. Oktober 2007 bis 30. September 2008 in Kraft gesetzt (vgl. Abb. 7):

Abbildung 7

NEAT-Indexteuerung: Entwicklung 1991–2008



Quelle: NEAT-Standbericht des BAV 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, Hauptbericht

4.4.2 Finanzierungskostenprognose

Auf die Prognose der Finanzierungskosten wird im Rahmen der Ermittlung des gesamten Finanzbedarfs bis Projektende (vgl. Ziff. 6.2.5 und Tab. 8) näher eingegangen.

4.4.3 Würdigung der NAD

Per Ende 2008 belaufen sich die unabhängig von den Projektkosten ausgewiesenen Finanzierungskosten auf 3,131 Milliarden Franken (Preisstand aktuell). Davon machen die ausgewiesene Teuerung (Indexteuerung 132.4 Punkte und Vertragsteuerung) rund 2,449 Milliarden Franken und die Aufwendungen für die Bauzinsen 173 Millionen und für die nicht rückforderbare Mehrwertsteuer (inkl. ehemaliger Warenumsatzsteuer) 509 Millionen Franken aus.

5

Risikoanalyse

5.1

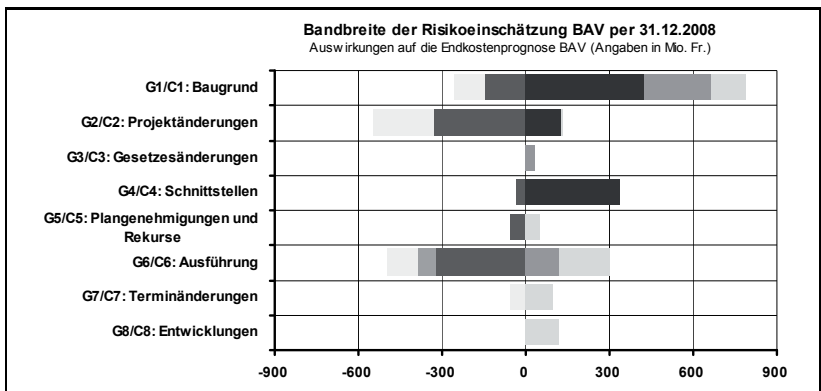
Risiken des Gesamtprojekts NEAT

Das BAV hat seine Risikoanalyse für das Gesamtprojekt NEAT per Ende 2008 aktualisiert. Die erkannten Kosten- und Terminrisiken wurden in Risikofaktoren zusammengefasst (Gefahren G1-G8, Chancen C1-C7) und deren Einschätzung aktualisiert.

Die nachfolgende Abbildung 8 gibt einen Überblick über die Kostenauswirkungen des Gesamtprojekts NEAT per Ende 2008, aufgeteilt nach Gefahren und Chancen.

Abbildung 8

Gesamtprojekt NEAT: Auswirkungen der Chancen und Gefahren auf die Projektkostenprognose



Quelle: NEAT-Standbericht 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, Hauptbericht, Angaben in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

5.1.1

Gefahrenpotenzial

Das grösste Gefahrenpotenzial für die Kosten beim Gesamtprojekt NEAT ortet das BAV beim Risikofaktor Baugrund (G1). Beim Gotthard-Basistunnel (GBT) sind noch nicht alle kritischen Zonen durchörtet. Insbesondere die Teilabschnitte Sedrun und Faido weisen diesbezüglich noch grosse Unsicherheiten auf. Die Ersteller überwachen laufend die Bewegungen an der Gebirgsoberfläche in der Nähe der Stauanlagen. Das BAV und seine Experten begleiten und begutachten regelmässig die Arbeiten vor Ort und können punktuell zusätzliche Abklärungen und Massnahmen anordnen. Die zurzeit festgestellten Veränderungen im Bereich der Stauanlagen bewegen sich in einem relativ geringen Ausmass, welches bisher keine nachteiligen Auswirkungen auf diese Bauwerke zur Folge hat. Auch der Ceneri-Basistunnel (CBT) birgt ein erhebliches Baugrundrisiko. Das BAV hat die ATG angewiesen, die geologischen Gefahren ausreichend im Werkvertrag zum Bau des CBT zu berücksichtigen.

Ein grosses Gefahrenpotenzial weist ferner der Risikofaktor Schnittstellen (G4) auf. Unklare oder missverstandene Schnittstellen zwischen dem BAV, den Erstellern und den künftigen Betreibern sowie zwischen den verschiedenen Vertragsnehmern (Rohbau, Rohbau-Ausrüstung und Bahntechnik) können zu Doppelspurigkeiten, Lücken und möglichen Verzögerungen führen. Die hohe Komplexität des Projekts zeigt sich besonders beim Gotthard-Basistunnel. Deshalb werden innerhalb der ATG detaillierte Überlegungen zur Schnittstellenproblematik angestellt. Das BAV überprüft und koordiniert die Schnittstellen zwischen der ATG als Erstellerin und der SBB als Betreiberin. Es legt ein besonderes Augenmerk darauf, dass die Erfahrungen der Achse Lötschberg zur ATG und SBB transferiert werden.

Ein erhebliches Gefahrenpotenzial geht schliesslich vom Risikofaktor Ausführung (G6) aus. Infolge der angespannten Konjunkturlage und der Finanzkrise schätzt das BAV das Konkursrisiko von Unternehmungen höher ein als bisher. Zudem könnten Unternehmer, die in finanzielle Schwierigkeiten geraten, versucht sein, hohe Nachforderungen zu stellen.

5.1.2 Chancenpotenzial

Mögliche Chancenpotenziale liegen gemäss BAV bei den Risikofaktoren Projektänderungen (C2), Ausführung (C6) und Baugrund (C1). Bezüglich C2 sieht das BAV besonders bei der Reduktion des Ausbaustandards und der Aussenanlagen des CBT Potenzial für Kosteneinsparungen. Bei C6 könnten Verbesserungen bei der Submissions- und Vergabep Praxis zu günstigeren Angeboten und entsprechende Vergabenerfolge zu Minderkosten führen. Die positiven Vortriebserfahrungen im 2008 haben gezeigt, dass die geologisch-geotechnischen Verhältnisse (C1) besser sein können, als in der Prognose zum Bauprojekt ursprünglich angenommen worden ist. Der Aufwand für die Ausbruchsicherung kann damit kleiner als geplant ausfallen und die Vortriebsgeschwindigkeit kann den Planwert übertreffen.

5.1.3 Gesamtbeurteilung des BAV

Die grössten Risiken werden bei der Achse Gotthard erkannt. Zudem erhöhen beim Ausbau St. Gallen–Arth–Goldau und beim Anschluss der Achse Gotthard an das Schienennetz der SBB mögliche Bestellungsänderungen das Gesamtrisiko.

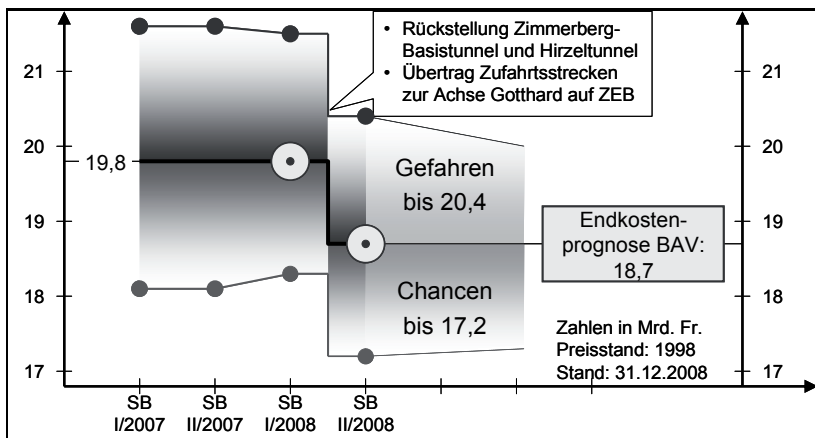
Im Jahresvergleich sind die Gefahren- und Chancenpotenziale weitgehend stabil geblieben. Sie werden mit dem Projektfortschritt tendenziell kleiner. Das geologische Risiko (G1) hat sich leicht verringert, die Gefahren bei der Ausführung (G6) werden wegen der angespannten Wirtschaftslage höher eingeschätzt. Insgesamt bleibt die Einschätzung des BAV gegenüber Ende 2007 weitgehend unverändert.

Damit gegenüber dem Parlament das wahrscheinlichste Kostenszenario ausgewiesen werden kann, hat das BAV die Projektkostenprognose der Ersteller von 17,351 Milliarden Franken mit Kostenpositionen aus der Risikoanalyse der Ersteller im Betrag von 1,334 Milliarden Franken ergänzt. Basierend auf der so festgelegten Kostenprognose des BAV von 18,685 Milliarden Franken weist die Risikoanalyse des BAV ein Gefahrenpotenzial von rund 1,7 Milliarden Franken und ein Chancenpotenzial von rund –1,5 Milliarden Franken aus. Innert Jahresfrist ist das Gefahrenpotenzial

um 0,1 Milliarden und das Chancenpotenzial um 0,2 Milliarden Franken gesunken (vgl. Abb. 9).

Abbildung 9

Gesamtprojekt NEAT: Entwicklung der Kosten und des Risikopotenzials



Quelle: NEAT-Standbericht 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, Hauptbericht, Angaben in Milliarden Franken (Preisstand 1998), gerundet

5.2 Terminrisiken

Auf die Auswirkungen der Risikoanalyse auf die Termine wird in Ziffer 7.2 näher eingegangen.

5.3 Risiken ausserhalb des Gesamtprojekts 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. Zugskontrollsysteme, 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. Würden diese Investitionen mit der Begründung der terminlichen Abhängigkeit oder aus Folge einer finanziellen Abwägung dem NEAT-Gesamtkredit angelastet, entstehen Mehr-

kosten. Diese Kosten sind weder in der Kostenprognose der NEAT noch im Gefahrenpotenzial enthalten.

5.4 Beurteilung durch die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK)

Die EFK beurteilt die Projektkostenprognose des BAV als plausibel. Die Kostenangaben durch die Ersteller erscheinen fundiert. Die auf der Prognose basierende Risikobeurteilung durch das BAV erachtet die EFK als ausgewogen. So sind die strategischen Risiken unter der Federführung des BAV analysiert worden. Angedachte oder in Angriff genommene Massnahmen zur Reduktion operativer Risiken sind in der Projektkostenprognose enthalten.

Infolge der Neuerungen durch die NEAT zeichnen sich Investitionen für die gesamte Bahnlandschaft der Schweiz ab. Die EFK empfiehlt, dass der finanzielle Bedarf und die Finanzierungsgefässe dazu rasch möglichst aufgezeigt werden.

5.5 Würdigung der NAD

Basierend auf der Kostenprognose des BAV von 18,685 Milliarden Franken weist die Risikoanalyse des BAV ein Gefahrenpotenzial von rund 1,7 Milliarden Franken und ein Chancenpotenzial von rund –1,5 Milliarden Franken aus. Die grössten Risiken werden bei der Achse Gotthard erkannt. Beim Ausbau St. Gallen–Arth-Goldau und beim Anschluss der Achse Gotthard an das Schienennetz der SBB erhöhen mögliche Bestellungsänderungen das Gesamtrisiko.

Insgesamt bleibt die Einschätzung des BAV gegenüber Ende 2007 weitgehend unverändert. Das Gefahrenpotenzial ist um 0,1 Milliarden und das Chancenpotenzial um 0,2 Milliarden Franken gesunken. Das geologische Risiko hat sich leicht verringert, die Gefahren bei der Ausführung werden wegen der angespannten Wirtschaftslage höher eingeschätzt.

Die Bestimmung der Wahrscheinlichkeit von Risiken ist keine exakte Wissenschaft, die als Resultat definitive Zahlen liefert. Die Risikoanalyse dient vielmehr dazu, die Zuverlässigkeit der Prognosen über den weiteren Projektverlauf besser beurteilen zu können.

Es bestehen auch weiterhin Unsicherheiten, deren Auswirkungen auf die Kosten heute noch nicht mit genügend hoher Verlässlichkeit festgelegt werden können. Die NAD schliesst deshalb nicht aus, 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. Die NAD unterstützt die Projektverantwortlichen in ihrem Entschluss, die bestehenden Unsicherheiten entsprechend dem Projektfortschritt laufend zu reduzieren.

6

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

6.1

Verpflichtungskredite und Voranschlagskredite

Die Finanzierung der Projektkosten des Gesamtprojekt NEAT erfolgt über den NEAT-Gesamtkredit. Der Gesamtkredit hat den Preisstand 1998 und ist in neu acht *Verpflichtungskredite* unterteilt. Für Unvorhergesehenes und zur Stabilisierung der finanziellen Situation wurde für das Gesamtvorhaben 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.

6.2

NEAT-Gesamtkredit

6.2.1

Aktualisierter NEAT-Gesamtkredit 2008

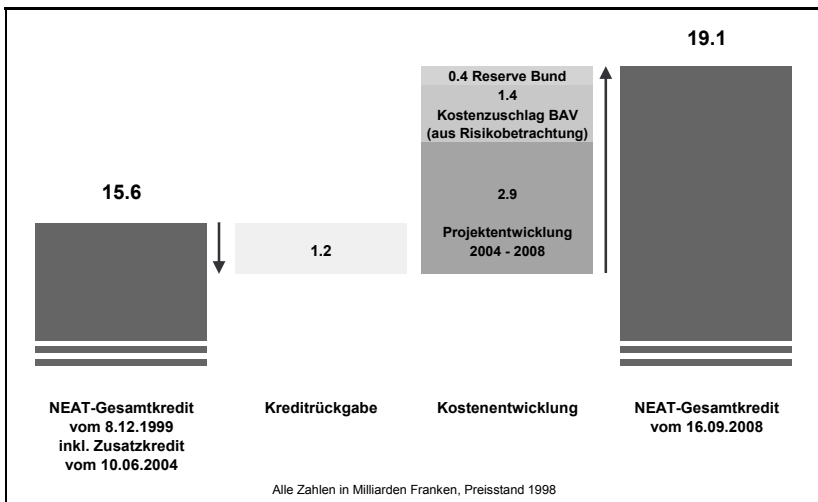
Der NEAT-Gesamtkredit beträgt seit dem Inkrafttreten des angepassten Alpen-transit-Finanzierungsbeschlusses am 16. September 2008 neu 19,1 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Er entspricht dem Betrag, der mit der Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17. Oktober 2007 durch den Bundesrat beantragt und mit Bundesbeschluss vom 16. September 2008 von den Eidgenössischen Räten genehmigt wurde. Die Erhöhung gegenüber dem bisherigen Kredit beträgt 3,496 Milliarden Franken (vgl. Tab. 6 und Abb. 10).

Tabelle 6

NEAT-Gesamtkredit: Anpassungen 1998–2008

	Veränderung	Betrag
NEAT-Gesamtkredit vom 8. Dezember 1999 (Basis Teuerungsindex ZIW)		12 600
+ Anpassung an NEAT-Teuerungsindex (NTI)	+2 104	
NEAT-Gesamtkredit vom 3. Juli 2001 (Basis Teuerungsindex NTI)		14 704
+ Zusatzkredit	+900	
NEAT-Gesamtkredit vom 10. Juni 2004 (Basis Teuerungsindex NTI)		15 604
– Leistungsbereinigung: Kreditrückgabe infolge Verzicht auf Zimmerberg-Basistunnel und Hirzeltunnel im Rahmen der NEAT sowie Übertragung der Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard von der NEAT auf ZEB	–1 193	
+ Anpassung der Finanzierung gemäss Botschaft zur Gesamt- schau FinöV vom 17. Oktober 2007	+4 274	
+ Bundesreserve	+415	
= Total Aktualisierung NEAT-Gesamtkredit	+3 496	
Angepasster NEAT-Gesamtkredit vom 16. September 2008 (Basis Teuerungsindex NTI)		19 100
Total Anpassungen des NEAT-Gesamtkredits seit 1999 (inkl. Übergang von ZWI zu NTI)	+6 500	
<i>Quelle:</i> Sekretariat NAD aufgrund der Angaben im NEAT-Standbericht 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet		

NEAT-Gesamtkredit: Entwicklung 1998–2008



Quelle: Präsentation des BAV vom 15. April 2009, in Milliarden Franken (Preisstand 1998), gerundet

Der NEAT-Gesamtkredit setzt sich zusammen aus der Summe der Verpflichtungskredite pro Werk im Umfang von 18,687 Milliarden Franken und den Reserven von gut 0,4 Milliarden Franken. Er ist neu auf acht Verpflichtungskredite für die zu realisierenden Werke plus einen Verpflichtungskredit «Reserven» aufgeteilt. An Stelle des bisherigen Verpflichtungskredits «Streckenausbauten übriges Netz» treten die Verpflichtungskredite «Streckenausbauten übriges Netz Achse Lötschberg» und «Streckenausbauten übriges Netz Achse Gotthard» (vgl. Tab. 7). Anhang 6.1 zeigt die jährliche Entwicklung der einzelnen Verpflichtungskredite inklusive des Verpflichtungskredits Reserven seit 1998.

6.2.2 Überdeckung

Der angepasste NEAT-Gesamtkredit deckt die Kostenprognose des BAV per 31. Dezember 2008 ab. Die Überdeckung beträgt 415 Millionen Franken. Das BAV geht aus heutiger Sicht davon aus, dass damit die NEAT bis Projektende ausfinanziert ist.

Vergleich angepasster NEAT-Gesamtkredit und Kostenprognose per Ende 2008

Werke	NEAT- Gesamtkredit 31.12.2008	Über-/ Unter- deckung 31.12.2008	Kosten- prognose 31.12.2008
	leistungsbereinigt	leistungsbereinigt	leistungsbereinigt
Projektaufsicht	98		98
Achse Lötschberg	4 311	+64	4 247
Achse Gotthard	13 157	+1 279	11 878
– Gotthard	10 923	+1 249	9 675
– Ceneri	2 234	+31	2 203
Ausbau Surselva	112		112
Anschluss Ostschweiz¹⁸	100	+1	99
Ausbauten St. Gallen–Arth–Goldau	101		101
Streckenausbauten Achse Lötschberg¹⁹	367	–9	376
Streckenausbauten Achse Gotthard²⁰	441	+1	440
Reserven	413	+413	–
Total gemäss Ersteller	19 100	+1 749	17 351
Weitere Kostenpositionen gemäss BAV	–	–1 334	+1 334
Total gemäss BAV	19 100	+415	18 685

Quelle: NEAT-Standbericht 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, in Millionen Franken (Preisstand 1998), gerundet

6.2.3 Reservefreigaben

Die Bewirtschaftung der Verpflichtungskredite liegt in der Verantwortung des Bundesrates. Dieser kann namentlich den Verpflichtungskredit «Reserven» von 413 Millionen Franken sowie den noch nicht freigegebenen Teil des Verpflichtungskredites «Achse Gotthard» in der Höhe von 1416 Millionen Franken in Tranchen freigeben.

Von 2002–2007 hat der Bundesrat insgesamt sechs Freigaben aus den Reserven im Umfang von 2,091 Milliarden Franken beschlossen. Am 26. November 2008 erfolgte die siebte Freigabe von Reservemitteln im Umfang von 2,16 Millionen Franken zur Deckung des Koordinationsaufwands der BLS zwischen den verschiedenen beteiligten Unternehmen bei der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels. Damit wurden bisher insgesamt 2,093 Milliarden Franken an Reserve-

¹⁸ Hirzeltunnel und Zimmerberg-Basistunnel (ZBT) sind basierend auf dem Alpentransit-Finanzierungsbeschluss vom 16.09.2008 nicht mehr enthalten.

¹⁹ Neue Werkeinteilung gemäss Alpentransit-Finanzierungsbeschluss vom 16.09.2008.

²⁰ Neue Werkeinteilung gemäss Alpentransit-Finanzierungsbeschluss vom 16.09.2008 und Verschiebung der Finanzierung für die Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard zu ZEB.

freigaben getätigt (vgl. Anhang 6.1). Die Summe der Verpflichtungskredite beträgt per 31. Dezember 2008 nun 18,687 Milliarden Franken. Als Reserven verbleiben 412,84 Millionen Franken im NEAT-Gesamtkredit.

In der NAD führte die Reservefreigabe für die Betriebsvorbereitung der Lötschberg-Achse von 2,16 Millionen Franken zu Diskussionen, weil damit das zwischen Bund und BLS vereinbarte Kostendach überschritten wurde. Die Kosten für die Inbetriebnahme, darunter insbesondere der hohe Koordinationsaufwand zwischen den BLS, SBB, BLS AT und den beteiligten Firmen, wurden anfänglich unterschätzt. Die Schnittstellen wurden am Anfang zu wenig klar definiert. Der Startschuss für die Betriebsvorbereitungen erfolgte aus heutiger Sicht zu spät. Zurzeit wird ein Bericht erstellt, der Lehren aus den Mängeln bei der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels ziehen soll. Als Konsequenz daraus sind die Vorbereitungsarbeiten für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels bereits frühzeitig in Angriff genommen worden. Mit Blick auf die Ende 2009 zu treffende Vereinbarung zwischen Bund und SBB werden derzeit die entsprechenden Leistungen und Kosten zwischen Bund und SBB festgelegt.

6.2.4 Verpflichtungskrediterweiterungen

Die auflaufenden Finanzierungskosten (Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) werden durch den Bundesrat mittels Verpflichtungskrediterweiterungen gedeckt. Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um 2,426 Milliarden erweitert. Im 2008 hat er keine Verpflichtungskrediterweiterung beschlossen.

Die Verpflichtungskredite «Anschluss Ostschweiz» und «Ausbau Surselva» können abgerechnet werden. Im Zuge der Abrechnung werden beim Werk «Anschluss Ostschweiz» Verpflichtungskrediterweiterungen für die aufgelaufene Teuerung, die nicht rückforderbare Mehrwertsteuer und die Bauzinsen nötig werden.

6.2.5 Finanzbedarf bis Projektende

Die Summe der vom Parlament und vom Bundesrat beschlossenen Verpflichtungskredite (angepasster NEAT-Gesamtkredit und bisher gesprochene Verpflichtungskrediterweiterungen) beträgt Ende 2008 gut 21,526 Milliarden Franken (Preisstand aktuell; vgl. Tab. 8).

Der Finanzierungsbedarf für die NEAT bis Projektende wird einschliesslich der bisher angefallenen und prognostizierten Finanzierungskosten auf rund 24 Milliarden Franken geschätzt.

Tabelle 8

Prognose gesamter Finanzbedarf NEAT bis Projektende

Finanzstadien	Verpflichtungskredit und Erweiterungen per 31.12.2008	Finanzbedarf heute	Prognose Finanzbedarf bis Schluss
Kosten/Kredite (ohne Finanzkomponenten)	19 100		18 685
Index- und Vertragsteuerung	1 883	2 449	4 242
Bauzinsen	170	173	173
Nicht rückforderbare MWST/WUST	373	509	900
Gesamtkosten/-kredite (Projekt- und Finanzkomponenten)	21 526	3 131	24 000

Quelle: Präsentation BAV an NAD-Sitzung vom 14./15.4.2009, alle Zahlen in Millionen Franken (Preisstand **effektiv**), gerundet

6.2.6 Verpflichtungskreditbewirtschaftung

Gemäss BAV entspricht die Verpflichtungskredit-Situation beim Gesamtvorhaben NEAT den Vorgaben. Sämtliche Warnindikatoren sind eingehalten.

Die Projektkostenprognose der Achse Gotthard von 11,878 Milliarden Franken liegt 407 Millionen höher als der freigegebene Verpflichtungskredit der Achse Gotthard von 11,471 Milliarden. Das UVEK beabsichtigt deshalb, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Freigabe einer ersten Tranche aus dem noch nicht freigegebenen Teil des Verpflichtungskredits (1,416 Mia. Fr.) zu beantragen. Aus Sicht des BAV besteht noch kein unmittelbarer Handlungsbedarf, da die eingegangenen Verpflichtungen durch den freigegebenen Verpflichtungskredit inklusive der bisher beschlossenen Verpflichtungskrediterweiterungen ausreichend gedeckt sind.

Bei den abgeschlossenen Verpflichtungskrediten (Anschluss Ostschweiz, Ausbau Surselva) klärt das BAV ab, wie mit den Kreditresten (Differenz Verpflichtungskredit zu Endkosten) zu verfahren ist.

6.2.7 Würdigung der NAD

Das Parlament hat den NEAT-Gesamtkredit am 16. September 2008 um 3,496 Milliarden Franken auf neu 19,1 Milliarden Franken (Preisstand 1998) aufgestockt und die seit 2004 bestehende Finanzierungslücke behoben. Der Zimmerberg-Basistunnel (exkl. das bereits realisierte Verzweigungsbauwerk Nidelbad), die Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie (Hirzeltunnel) und die Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard sind nicht mehr im NEAT-Gesamtkredit enthalten.

Zur Deckung des Koordinationsaufwands der BLS zwischen den verschiedenen beteiligten Unternehmen bei der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels hat der Bundesrat das vereinbarte Kostendach aufgehoben und 2,16 Millionen Franken (Preisstand 1998) aus den Reserven freigegeben. Die NAD beurteilt die Gründe für die Reservefreigabe als plausibel und stellt deren Rechtmässigkeit²¹ fest. Sie weist jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass Kostendächer bei der Kreditierung exakt zu ermitteln und dann auch strikte einzuhalten sind.

Die Überdeckung in Bezug auf die Kostenprognose des BAV beträgt Ende 2008 415 Millionen Franken. Das BAV geht aus heutiger Sicht davon aus, dass damit die NEAT bis Projektende ausfinanziert ist. Die NAD geht aufgrund der Risikoanalyse des BAV (vgl. Ziff. 5) weiterhin von einem finanziellen Restrisiko aus.

Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um 2,426 Milliarden Franken (Preisstand aktuell) für die aufgelaufenen Finanzierungskosten (Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) erweitert. Damit haben Parlament und Bundesrat bisher zusammen 21,526 Milliarden Franken (Preisstand aktuell) an Verpflichtungskrediten für die NEAT gesprochen (1,416 Milliarden für die Achse Gotthard und 413 Millionen Reserven sind vom Bundesrat noch nicht freigegeben).

Der Finanzierungsbedarf für die NEAT bis Projektende wird einschliesslich der bisher angefallenen und prognostizierten Finanzierungskosten 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 Inbetriebnahmetermen, höhere Index- und Vertragsteuerung oder höhere Zinsen könnten schliesslich auch zu höheren Finanzierungskosten führen. Dasselbe gilt bei einer Verlängerung der Laufzeit des FinöV-Fonds.

6.3 Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)

6.3.1 Voranschlagskredite 2008: Erhöhung durch den Bundesrat

Wenn die Bauarbeiten rascher als geplant ausgeführt werden und die Kosten sich erwartungsgemäss entwickeln, kann der Bundesrat den im laufenden Jahr für das betreffende Projekt bewilligten Voranschlagskredit um bis zu 15 Prozent erhöhen.²² Der Bundesrat hat am 26. September 2008 mittels Kreditübertragung und am 26. November 2008 gestützt auf diese Kompetenz im FinöV-Fondsreglement eine Erhöhung des Voranschlagskredits 2008 der Gotthard-Basislinie um 180 bzw. 70 Millionen Franken auf neu rund 1,22 Milliarden Franken bewilligt. Mehrkosten entstehen dadurch keine; der Betrag wird lediglich vorgezogen. Mit dem Betrag wurden Unternehmerrechnungen beglichen, die wegen des markant schnelleren

²¹ Art. 2 Abs. 3 Bst. c des Alptransit-Finanzierungsbeschlusses vom 16. September 2008.

²² Art. 3 Abs. 4 der Verordnung der Bundesversammlung vom 9. Oktober 1998 über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (SR 742.140; Stand am 28. Juni 2005).

Baufortschritts in den Teilabschnitten Faido und Erstfeld des Gotthard-Basistunnels eingegangen sind.

Im Rahmen einer Kreditübertragung im Rahmen der Staatsrechnung 2007 hat der Bundesrat am 2. April 2008 zudem den Voranschlagskredit für die Lötschberg-Basisstrecke um 139 auf 168,7 Millionen Franken erhöht.

6.3.2 Rechnung 2008: Kreditreste

Ende 2008 lagen die von den Erstellern beanspruchten Mittel um 46 Millionen Franken unter den für 2008 bewilligten Voranschlagskrediten. Darunter wurden für die Lötschberg-Achse rund 33 Millionen Franken und für die Gotthard-Achse und die Streckenausbauten Achse Gotthard rund 9 Millionen weniger als budgetiert beansprucht.

6.3.3 Voranschlagskredite 2009

Mit Bundesbeschluss vom 15. Dezember 2008 wurden die Voranschlagskredite für das Jahr 2009 im Umfang von 1,26 Milliarden Franken genehmigt. Davon beansprucht das Werk «Achse Gotthard» rund 1,2 Milliarden Franken oder rund 95 Prozent. Für das neue Werk «Streckenausbauten Achse Gotthard» steht zum Berichtszeitpunkt noch kein Voranschlagskredit 2009 zur Verfügung.

6.3.4 Fondssimulation und Liquiditätsplanung FinöV

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 (Fondssimulation Stand Rechnung 2008 vgl. Abbildung in Anhang 6.2).

Gemäss BAV ist absehbar, dass die Indexierung der Bevorschussungslimite vom Jahr 2010 auf 2012 verlängert werden muss, um den Finanzbedarf von 19,1 Milliarden Franken für die NEAT finanzieren zu können. Der Bundesrat hat bereits heute die Kompetenz dazu. Würde diese Verlängerung nicht vorgenommen, könnten in Zukunft allenfalls Probleme bei der Liquidität entstehen.

Bei der Beurteilung von Massnahmen zur Stabilisierung und Optimierung der NEAT waren bisher in erster Linie die Kosten- und die Terminfolgen relevant. In Zukunft werden auch die im FinöV-Fonds knapp verfügbaren Mittel verstärkt zu berücksichtigen sein. Negative Auswirkungen könnten sich insbesondere durch einen geringeren Mittelzufluss aufgrund der konjunkturellen Entwicklung ergeben.

Mit den Parlamentsbeschlüssen zur Gesamtschau FinöV wird unter anderem der Zeitpunkt für den Beginn der Rückzahlung der Bevorschussung im FinöV-Fonds neu an den Inbetriebnahmetermine des Gotthard-Basistunnels (GBT) geknüpft. Zudem ist absehbar, dass die Indexierung der Bevorschussungslimite im FinöV-Fonds vom Bundesrat um zwei Jahre verlängert werden muss, um den Finanzbedarf von 19,1 Milliarden Franken für die NEAT finanzieren zu können. Mit diesen Massnahmen besteht die Chance, dass die Mittel aus dem FinöV-Fonds – wie von der NAD gefordert – prioritär für die NEAT verwendet und Terminverzögerungen oder Baustopps aufgrund fehlender Liquidität vermieden werden können.

Die NAD bekräftigt ihre Ansicht, dass denjenigen FinöV-Projekten eine hohe Priorität einzuräumen ist, die den Bau und den Betrieb der NEAT unterstützen, namentlich die im Rahmen von ZEB enthaltenen nördlichen und südlichen NEAT-Zufahrten im Inland.

7

Termine

7.1

Terminprognose

Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der einzelnen NEAT-Werke wurde 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. Die Vereinbarung zwischen Bund und SBB zur Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung der Achse Gotthard mit den entsprechend vereinbarten Terminzielen und Meilensteinen ist in Vorbereitung und soll Ende 2009 vom Bundesrat genehmigt werden.

Die Ersteller aktualisieren mindestens halbjährlich ihre Terminplanung und berichten über die Terminsituation (retrospektiv) und die Terminprognose (prospektiv). Die Terminprognose der Ersteller wird auf Basis von realistischen Annahmen für Vortriebsgeschwindigkeiten und Einbauleistungen erstellt und bilden in der Regel den wahrscheinlichsten Fall ab. Die Terminauswirkungen, die sich aus den Chancen und Gefahren der Risikoanalyse (vgl. Ziff. 5) ergeben, sind in deren Terminprognose (vgl. Tab. 9) nicht berücksichtigt. Parallel zum Voranschreiten des Projekts nimmt die Genauigkeit der Prognosen zu und die Risiken werden besser kalkulier- und beherrschbar.

Übersicht über die Termine der NEAT-Werke per 31. Dezember 2008

Werk	Zielwert Inbetriebnahme	Stand Ende 2007	Stand Ende 2008	Veränderung im 2008
Projektaufsicht	–	2020	2022	+2 Jahre
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
Anschluss Ostschweiz	2013/2016	–	–	sistiert
Ausbauten				
St. Gallen–Arth-Goldau				
– Phase 1	2004	2004	2004	in Betrieb
– Phase 2	–	–	–	–
Streckenausbauten				
Achse Lötschberg				
– Ausbauten BLS	2006	2006	2006	in Betrieb
– Ausbauten SBB	2008	2011	2012	+1 Jahr
– Betriebsvorbereitung BLS	2007	2007	2007	in Betrieb
Streckenausbauten				
Achse Gotthard				
– Ausbauten SBB	2016	–	–	sistiert
– Betriebsvorbereitung SBB	–	–	–	–
– Bahnstromversorgung SBB	–	–	–	–

Quelle: NEAT-Standberichte 2008/I und 2008/II des BAV, Hauptberichte

Projektaufsicht

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

Achse Lötschberg und dazugehörige Ausbauten

Die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs erfolgte im Dezember 2007 termingerecht. Die Betriebsbewilligung für Personenfahrten mit der ursprünglich bestellten Geschwindigkeit von bis zu 250 km/h wurde Ende 2008 durch das BAV erteilt. Die

Ausarbeitung der Schlussberichte und der Abrechnung sind im Gang. Der Abschluss der Abrechnung und der Übergang der BLS AT zur BLS Netz AG sind für Juni 2009 geplant.

Das 4. Gleis der SBB in Visp wird im Rahmen des Werks «Streckenausbauten Achse Lötschberg» zu einem späteren Zeitpunkt realisiert.

Achse Gotthard

Die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs des Gotthard-Basistunnels wird unverändert auf Ende 2017, diejenige des Ceneri-Basistunnels auf 2019 prognostiziert.

Sistierte Vorhaben

Der Zimmerberg-Basistunnel, der Hirzeltunnel und die Ausbauten Achse Gotthard SBB sind nicht mehr Teil des Gesamtvorhabens NEAT.

Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau, 1. Phase

Die für den Fahrplanwechsel relevanten Ausbauten konnten bis Ende 2004 fertig gestellt werden.

Vorhaben in Vorbereitung und Überarbeitung

Die 2. Phase der Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau wird zurzeit überarbeitet. Eine Vereinbarung zwischen Bund und SBB zur Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung der Achse Gotthard ist in Vorbereitung.

7.2 Terminrisiken der Gotthard-Achse

7.2.1 Terminrisiken Gotthard-Basistunnel

Unter Berücksichtigung der im 2008 erreichten Vortriebsleistungen in Erstfeld und Faido sowie der erfolgreichen Durchörterung der Piora-Zone erachtet das BAV eine Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels Ende 2017 als wahrscheinlichstes Szenario. Insgesamt schätzt das BAV die Bandbreite der Terminprognose des GBT neu auf –1 bis +2,5 Jahre (Ende 2007: –1,5 bis +3,5 Jahre).

Das grösste Gefahrenpotenzial in Bezug auf die Einhaltung der vorgesehenen Termine liegt nach wie vor beim Baugrund. Besonders die Teilabschnitte Sedrun und Faido weisen diesbezüglich noch erhöhte Unsicherheiten auf. Weitere Risiken werden bei der Koordination der Bauabläufe zwischen Rohbau, Ausrüstung und Bahntechnik geortet, speziell im Bereich der Multifunktionsstellen. Die Inbetriebsetzungsphase ist noch nicht detailliert geplant, auch hier sind Veränderungen möglich. Nach Einschätzung des BAV kann sich der Inbetriebnahmetermin um bis zu +2,5 Jahre verspäten (Terminverzögerungen beim Rohbau +1,5 Jahre, bei der Bahntechnik +0,5 Jahre und bei der Inbetriebsetzung +0,5 Jahre).

Die Chance besserer Vortriebsgeschwindigkeiten in Faido ist in die Prognose für den Durchschlagstermin eingeflossen, jedoch noch nicht in die Prognose für die Inbetriebnahme. Das BAV schätzt den daraus resultierenden möglichen Zeitgewinn in Bezug auf die Inbetriebnahme auf 0,5 bis 1 Jahr. Zudem erkennt das BAV Chancen für einen möglichen Zeitgewinn bei der Ablaufoptimierung des Rohbaus und der

Bahntechnik im Umfang von 0,5 Jahren. Die Chancen für Terminoptimierungen in der Inbetriebsetzungsphase werden auf Grund von Erfahrungswerten als sehr gering eingeschätzt.

7.2.2 Terminrisiken Ceneri-Basistunnel

Die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs des Ceneri-Basistunnels wird von der ATG auf Ende 2019 geplant. Dabei wird von einem aus Sicht des BAV optimistischen Verlauf der Inbetriebsetzungsphase ausgegangen. Die Steuerungsmassnahmen, um auf Abweichungen von der Terminplanung reagieren zu können, sind u.a. wegen der grossen Vergabepakete begrenzt. Aufgrund der Erfahrungen im Projektverlauf des Gotthard-Basistunnels und der bisher eingetretenen Verzögerungen schätzt das BAV die Auswirkungen auf den Endtermin unverändert auf bis zu +3 Jahre. Es sieht keine Chance für eine vorzeitige Inbetriebnahme.

Die grössten Terminrisiken stehen in engem Zusammenhang mit der Baugrundbeschaffenheit. Weitere Terminrisiken betreffen die Vergaben. Während für den Gotthard-Basistunnel alle Hauptlose vergeben sind, stehen die Vergaben für die Bauarbeiten Tunnel Ceneri (Los 852) und die bahntechnischen Installationen des Ceneri-Basistunnels noch bevor. Daher ist dort das Rekursrisiko bedeutend grösser. Allfällige Beschwerden können zu erheblichen Terminverzögerungen führen.

7.2.3 Terminrisiken Inbetriebnahme Gotthard-Achse

Wegen der vorhandenen Terminrisiken beim GBT und CBT ist es möglich, dass die beiden Basistunnel gleichzeitig zur Inbetriebsetzung bereitgestellt werden. In diesem Fall könnten sich zusätzliche Verzögerungen (ungenügende Personalressourcen) und Mehrkosten (Nachfrage beeinflusst Marktpreise) ergeben.

7.2.4 Würdigung der NAD

Die NAD stellt fest, dass die Prognose des Inbetriebnahmetermins für den Gotthard-Basistunnel (GBT) u.a. dank der erfolgreichen Durchörterung der Piora-Zone sowie der erfreulichen Vortriebsleistungen im Berichtsjahr eine weniger grosse Unsicherheit als noch vor einem Jahr aufweist. Der aus heutiger Sicht prognostizierte Inbetriebnahmetermin im Dezember 2017 (unverändert) könnte sich bestenfalls auf Ende 2016, im schlimmsten Fall auf Mitte 2020 verschieben. Gewisse der erkannten Terminrisiken können auf den Inbetriebnahmetermin durchschlagen und für diesen zeitkritisch werden, andere betreffen nur einen Abschnitt, ohne den Inbetriebnahmetermin zu gefährden. Zur Stabilisierung des Gesamtterminprogramms hat die ATG eine weitere Losgrenzenverschiebung von Sedrun Richtung Faudo ausgelöst.

Die von der NAD verlangte Aktualisierung und Überprüfung des Gesamtterminprogramms ist noch nicht ganz abgeschlossen. Die aktuellen Aussagen zu den Terminen sind deshalb mit einer gewissen Zurückhaltung zu interpretieren.

Die NAD weist darauf hin, dass die Terminprognose für die Inbetriebnahme des GBT verlagerungs- und finanzpolitische Dimensionen aufweist. Das Parlament hat für die einzelnen NEAT-Werke rechtlich keinen Termin für die Inbetriebnahme fixiert. Die Terminziele sind auf Stufe der Vereinbarungen zwischen Bundesrat und Ersteller definiert. Im Rahmen seiner Beschlüsse zur Güterverkehrsvorlage und zur Vorlage Gesamtschau FinöV hat das Parlament in der Berichtsperiode beschlossen, die Frist für die Erreichung des Verlagerungsziels bzw. den Zeitpunkt für den Beginn der Rückzahlung der Bevorschussung im FinöV-Fonds direkt von der Eröffnung des GBT abhängig zu machen.

Die NAD stellt fest, dass auch die Prognose der Inbetriebnahmetermine für den Ceneri-Basistunnel (CBT) unverändert grosse Unsicherheiten aufweist. Der aus heutiger Sicht prognostizierte Inbetriebnahmetermin im Dezember 2019 könnte sich im schlimmsten Fall auf Dezember 2022 verschieben. Chancen auf eine Vorverschiebung des Inbetriebnahmetermins bestehen aus heutiger Sicht keine.

IV. Schwerpunkt Tunnelbau: Vergaben, Bau und Ausrüstung

8 Grundsätzliches

8.1 Struktur AlpTransit Gotthard AG

Aufgrund einer schweren Erkrankung des amtierenden Verwaltungsratspräsidenten übernahm der Vizepräsident, Hans-Kaspar Dick, per 1. Januar 2008 ad interim das Präsidium der AlpTransit Gotthard AG (ATG). Am 13. Mai 2008 ernannte die Generalversammlung (GV) der ATG Herrn Dick zum Verwaltungsratspräsidenten. Anlässlich einer ausserordentlichen GV vom 20. Oktober 2008 wurde der Glarner Nationalrat Werner Marti per 1. Januar 2009 in den Verwaltungsrat gewählt. Es ist vorgesehen, dass Herr Marti an der ordentlichen GV im Frühjahr 2009 das Verwaltungsratspräsidium der ATG übernehmen wird. Herr Dick wird zu diesem Zeitpunkt aus Altersgründen aus dem Verwaltungsrat ausscheiden.

In der Geschäftsleitung der ATG konnte die vakante Leitung des Bereichs «Tunnel- und Trasseebau Ceneri» per 1. September 2008 neu besetzt werden. Gleichzeitig wurden die Aufgaben der Geschäftsleitung neu verteilt und die Organisation entsprechend angepasst. Per Ende 2008 beschäftigte die ATG in Luzern und in den Aussenstellen 132 Personen. Auf den Baustellen der ATG standen rund 2200 Personen im Einsatz. Zudem wurden in der Berichtsperiode circa 300 externe Personen (Geologen, Projektgenieure etc.) beschäftigt.

Bis Ende 2008 war das Personal der ATG bei der Pensionskasse der Schweizerischen Bundesbahnen (PK SBB) versichert. Aufgrund der bestehenden Regelungen wäre bei einer Beendigung der Aufgaben der ATG eine Teilliquidation ausgelöst worden. Bei einer solchen Teilliquidation wird nicht mehr automatisch der ganze Anspruch der Versicherten ausbezahlt, sondern der dannzumal massgebende Deckungsgrad der PK SBB. Diese Situation beinhaltete aus Sicht der ATG das erhebliche Risiko, dass Mitarbeitende die Firma vorzeitig und in einem für das Projekt NEAT ungünstigen Zeitpunkt verlassen, um nicht ihre volle Rente zu gefährden. Nach Rücksprache mit den SBB und dem BAV entschied sich der Verwaltungsrat der ATG für einen Wechsel der Pensionskasse per 1. Januar 2009. Damit werden beim Austritt aus der PK SBB infolge deren Unterdeckung Kosten von rund 8 Millionen Franken ausgelöst. Im Gegenzug weist die neue Pensionskasse gegenwärtig einen Deckungsgrad von über 100 Prozent aus.

8.2 Revision des Beschaffungsrechts des Bundes

Das Thema des öffentlichen Beschaffungswesens hat die NAD in den vergangenen Jahren immer wieder beschäftigt und kulminierte schliesslich in der Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Untersuchung der Vergabe des Bauloses Erstfeld. Aufgrund dieser Untersuchung formulierte die NAD am 19. März 2007 zwölf Empfehlungen an den Bundesrat. Deren fünf betreffen unmittelbar die laufende Revision des Beschaffungswesens des Bundes. Die NAD liess sich deshalb vom Direktor des federführenden Bundesamtes für Bauten und Logistik umfassend über die Berücksichtigung dieser Empfehlungen – zur öffentlichen Offertöffnung, zur Frage der Abgebotsrunden, betreffend wirtschaftlich günstigstes Angebot, zur Berücksichtigung öffentlicher Interessen bei der Gewährung der aufschiebenden Wirkung und

zur Erleichterung des Abbruchs des Vergabeverfahrens – im Vernehmlassungsentwurf orientieren und erörterte namentlich verschiedene Aspekte der öffentlichen Offertöffnung, der Abgebotsrunden und der aufschiebenden Wirkung.

Mit Brief vom 25. September 2008 an den Bundesrat hielt die NAD mit Befriedigung fest, dass ihre Empfehlungen zu einem grossen Teil Eingang in das Revisionsverfahren gefunden haben. Die NAD begrüsst die vom Bundesrat vorgeschlagene Stossrichtung im Hinblick auf den Bau künftiger grosser Infrastrukturprojekte. Damit wird eine wichtige Lehre aus dem Streit um Bauverzögerungen bei der NEAT gezogen. Vor allem begrüsst die NAD, dass im öffentlichen Beschaffungsrecht künftig für bestimmte Beschaffungen von nationaler Bedeutung eine Ausnahme von der aufschiebenden Wirkung vorgesehen werden soll. Zu wenig weit gehen der NAD allerdings die vorgesehenen Regelungen betreffend der öffentlichen Offertöffnung und beim Verzicht auf Abgebotsrunden. Der Bundesrat sicherte in seiner Antwort vom 12. November 2008 zu, die Bemerkungen der NAD im Rahmen der Auswertung der gesamten Vernehmlassungsergebnisse mitzubersichtigen.

Die NAD begrüsst, dass ihre Empfehlungen aus der Untersuchung zur Vergabe des Bauloses Erstfeld im Vernehmlassungsverfahren zur Revision des öffentlichen Beschaffungswesens weitgehend berücksichtigt wurden. Auch wenn das Bauwerk NEAT höchstens noch am Rande und im Rahmen kleinerer Vergaben tangiert sein wird, wird die NAD die Umsetzung ihrer Empfehlungen aufmerksam weiterverfolgen.

9 Vergabe Bahntechnik GBT

9.1 Stand der Arbeiten

Der Verwaltungsrat der ATG hatte im Mai 2007 die Bahntechnikerarbeiten für den Gotthard-Basistunnel an die Arbeitsgemeinschaft Transtec Gotthard vergeben. Gegen diese Vergabe reichte das unterlegene Konsortium Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht ein. Die NAD hatte sich daraufhin von der ATG umfassend über die terminlichen und finanziellen Folgen orientieren lassen. Dabei nahm sie zur Kenntnis, dass die ATG die Verzögerungskosten auf monatlich rund 10 Millionen Franken und die terminlichen Verzögerungen im schlechtesten Fall auf bis zu vier Jahre bezifferte. Am 7. Dezember 2007 wurde die Beschwerde zurückgezogen. Ende April 2008 konnte der Werkvertrag zum Einbau der Bahntechnik in den GBT unterzeichnet werden. Die ATG richtete der Beschwerdeführerin eine Million Franken für den Offerstellungsaufwand aus. Die NAD liess sich detailliert über die Gründe und die rechtlichen Grundlagen dieser Zahlung orientieren.

Per Ende 2008 wurde der Meilenstein 1 (Auftragsanalyse, Systemanforderungen sowie Organisation der nächsten Phase) weitestgehend und termingerecht erreicht. Zurzeit laufen die Arbeiten für den Meilenstein 2 (Ausführungsprojektierung, Detailprojekt). Der Unternehmer reichte auf Wunsch der ATG diverse Vorschläge zur Optimierung auf Stufe Grobkonzept ein. Die ATG holte beim BAV und den SBB eine Vernehmlassung ein. Das Einsparpotenzial für die Einbauplanung wird weiterverfolgt, unter Beachtung eines möglicherweise früheren Durchschlagstermins Sedrun-Faido. Im Oktober 2008 fand ein Workshop zum Thema Zusammenarbeit

SBB-ATG statt, um die Einbindung der Betreiberinteressen in alle Phasen des Werkvertrages abzustimmen.

9.2 Darstellung von Risiken

Die NAD liess sich im Februar 2009 umfassend über die Risiken bei der Bahntechnik GBT orientieren. Sie nahm zur Kenntnis, dass die grössten Risiken im Rohbau (zeitliche Verzögerungen, ungenügende Funktionalität, Erhöhung von Anforderungen), bei den Nahtstellen zu den SBB (Erstellerfunktion, Bestellungsänderungen, Bahnstromversorgung) und beim Werkvertrag (formelle Fehler, Doppelspurigkeiten, Unvollständigkeit) liegen. Allerdings liegen nach Ansicht der ATG beim Rohbau und beim Werkvertrag auch erhebliche Chancen (Optimierung Terminplanung, eindeutig definierte Nahtstellen und Prozesse).

Auch aus Sicht des BAV kommt den Schnittstellen zwischen ATG und SBB bei der Bahntechnik grosses Gewicht zu. Entsprechend ertet das BAV hier erhebliches Risikopotenzial und hat deshalb ein intensiveres Zusammenwirken zwischen ATG und SBB verlangt. Die nötigen Strukturen wurden aufgebaut; so ist beispielsweise sichergestellt, dass unterschiedliche Standpunkte rasch geklärt werden können. Die Zusammenarbeit muss sich aber noch einspielen.

9.3 Finanzielle und terminliche Auswirkungen

Die Kosten für das Los Bahntechnik wurden von der ATG im Standbericht per 30. Juni 2007 mit rund 1,742 Milliarden Franken angegeben. Per Ende 2008 werden diese Kosten auf noch 1,673 Milliarden Franken veranschlagt. Diese Reduktion resultiert einerseits aus dem Rückzug der Beschwerde gegen die Vergabe, andererseits aus den Werkvertragsverhandlungen und einer Optimierung von Bauabläufen beim Anschluss Nord. Die Kosten sind durch den im Rahmen der Gesamtschau FinöV genehmigten NEAT-Kredit abgedeckt.

Da nach dem Rückzug der Beschwerde die Arbeiten mit voller Kraft an die Hand genommen werden konnten, resultieren letztlich keine entscheidenden Terminverzögerungen. Gemäss ATG kann aus heutiger Sicht der fahrplanmässige Betrieb im GBT per Dezember 2017 bestätigt werden.

9.4 Würdigung der NAD

Der Bahntechnik kommt im Hinblick auf die termin- und kostengerechte Realisierung des Gotthard-Basistunnels entscheidende Bedeutung zu. Die NAD fordert die ATG und das BAV auf, der Planung und Realisierung dieses Loses weiterhin grösste Aufmerksamkeit zu schenken und alle möglichen Optimierungen zu prüfen. Die NAD wird sich auch 2009 detailliert über den Projektfortschritt und die Gefahren bzw. Chancen orientieren lassen.

10

Gotthard-Basistunnel

10.1

Stand in den einzelnen Abschnitten

Am 31. Dezember 2008 waren vom *gesamten Tunnelsystem* des Gotthard-Basistunnels (GBT) mit einer Gesamtlänge von rund 153 km insgesamt 124 km ausgebaut, entsprechend rund 81 Prozent. 2008 wurden rund 16900 m Tunnel ausgebaut. Besonders hervorzuheben sind drei Punkte: Die Piora-Zone konnte anfangs Februar 2009 in beiden Röhren erfolgreich durchörtert werden, beim Vortrieb Erstfeld-Amsteg wurden enorme Tagesleistungen erzielt und im Raum Rynächt konnten die ersten Arbeiten abgeschlossen werden.

Im Teilabschnitt *Bodio* sind die Vortriebe abgeschlossen, das Innengewölbe ist fertig gestellt. Per Ende Januar 2009 sind 6250 m (40 Prozent) der Bankette in der Weströhre versetzt und betoniert. Die Arbeiten der Rohbau-Ausrüstung in den Querschlägen sind angelaufen, in einem Probe-Querschlag wurden die Installationen (Abschlussüren, Doppelböden, Lüftung) fertiggestellt.

Im Teilabschnitt *Faido* konnten 2008 in der Oströhre 3430 m Vortrieb realisiert werden, in der Weströhre 3310 m. Für Einzelheiten wird auf Ziffer 11 verwiesen.

Im Teilabschnitt *Sedrun* wurde 2008 in Richtung Norden in der Weströhre der Sohlbeton und der Gewölbefuss bis zur Losgrenze zum Abschnitt Amsteg erstellt. In der Oströhre wurden 765 m Sohle eingebaut. In Richtung Süden wurden in der Oströhre 591 m und in der Weströhre 901 m Vortrieb ausgeführt. Die geringe Vortriebsleistung hat ihre Ursache in einer geologischen Störzone, die mit ca. 160 m Länge wesentlich ausgedehnter angetroffen wurde als prognostiziert. Die Rückstände gegenüber dem werkvertraglichen Terminprogramm betragen ca. sechs Monate (Oströhre) bzw. rund drei Wochen (Weströhre). Bisher sind rund 73 Prozent des Vortriebs aufgefahren.

Im Teilabschnitt *Amsteg* sind per Ende 2008 in der Oströhre 96 Prozent der Betonarbeiten für das Innengewölbe und die Bergwasserleitung ausgeführt. Es wurden 2270 m Bankette verlegt und betoniert. In der Weströhre wurden 6200 m Innengewölbe betoniert; damit sind per Ende 2008 insgesamt 83 Prozent realisiert.

Im Teilabschnitt *Erstfeld* wurden 2008 in der Oströhre 4528 m aufgefahren, der Einbau der Sohle erfolgte auf einer Länge vom 4180 m. In der Weströhre lagen diese Leistungen bei 3492 m bzw. 3317 m.

10.2

Losgrenzenverschiebung Faido-Sedrun

Die Verträge der beiden Lose Sedrun und Faido sahen von Beginn weg die Möglichkeit vor, die Grenze zwischen den beiden Abschnitten um bis einen Kilometer zu verschieben. Die ATG löste diese Option angesichts der Verzögerungen im Los Faido bereits 2005 aus. Zur Diskussion stand zudem, die Losgrenze zusätzlich Richtung Süden zu verschieben, um den Zeitvorsprung im Abschnitt Sedrun optimal nutzen zu können und dem verspäteten Vortrieb aus Faido entgegen zu fahren. Angesichts der terminlichen und finanziellen Bedeutung liess sich die NAD an einer Sondersitzung im März 2008 umfassend über die Chancen und Risiken einer weiteren Losgrenzenverschiebung orientieren. Sie nahm zur Kenntnis, dass das BAV der ATG empfahl, eine etappierte Losgrenzenverschiebung weiter zu verfolgen und bei der Realisierung Kosten und Nutzen abzuwägen. Die ATG entschied am 13. Mai

2008, die Losgrenze bis km 128.00 zu verschieben und die Option für eine weitere Losgrenzenverschiebung von zusätzlichen 1,5 km offen zu halten. Das BAV beurteilt diesen Beschluss weiterhin als richtig. Die werkvertraglichen Anpassungen wurden so gestaltet, dass genügend terminliche Flexibilität besteht, um kurzfristig den optimalen Durchschlagspunkt festlegen zu können.

10.3 Finanzielle und terminliche Auswirkungen

Im August 2008 bestätigte die ATG der NAD die im März 2008 bezifferten Mehrkosten für die Losgrenzenverschiebung von bis zu 270 Millionen Franken. Zwar fallen im Abschnitt Sedrun bei der vollständigen Auslösung der möglichen Losgrenzenverschiebungen vertragsgemäss Mehrkosten von 380 Millionen Franken an, davon sind jedoch die Einsparungen im Abschnitt Faudo abzuzählen; diese können allerdings nur grob abgeschätzt werden. Der hauptsächliche Effekt dieser Massnahme besteht jedoch darin, dass damit die terminlichen Risiken erheblich verkleinert werden können.

Die NAD wird sich 2009 gründlich mit dem Thema einer weiteren Losgrenzenverschiebung bzw. dem Auslösen der von der ATG beschlossenen Option auseinandersetzen. Insbesondere ist aus Sicht der NAD der aufgrund einer Störzone im Abschnitt Sedrun reduzierten Vortriebsleistung und der daraus resultierenden Verzögerung gebührend Rechnung zu tragen.

10.4 Einzelthemen

Die NAD liess sich auch 2008 regelmässig über den *Stand der Nachforderungen* orientieren. Mit Vertretern der ATG diskutierte sie die Entwicklung der Nachforderungen, die Gründe für die einzelnen Positionen sowie die Grössenordnungen der erledigten bzw. der von Unternehmen angemeldeten Positionen. Im Berichtsjahr sind keine ausserordentlichen Entwicklungen zu verzeichnen.

Im Weiteren befasste sich die NAD erneut mit der Frage der *Abluftöffnungen in den Nothaltestellen* des GBT. Aufgrund eines Expertenberichtes und der Empfehlungen der Projektorganisation Sicherheitsbericht AlpTransit wies das BAV die ATG an, das Lüftungskonzept für den GBT zu überarbeiten und die Abluftöffnungen entsprechend dem Lötschberg-Basistunnel auszuführen. Die Mehrkosten belaufen sich auf rund 140 Millionen Franken; diese sind bereits seit 2004 in der Projektkostenprognose enthalten.

Die *Nachprofilierung im Teilabschnitt Bodio* hatte die NAD bereits 2006 erstmals beschäftigt. Im vergangenen Jahr erörterte die NAD aufgrund eines Berichtes der ATG nochmals die Gründe für den Entscheid, auf einer Strecke von rund 16 km ein kleineres Profil zu wählen und damit das Risiko von Nachprofilierungsarbeiten auf sich zu nehmen. Die NAD nahm zur Kenntnis, dass nach Ansicht des BAV der Entscheid der ATG nachvollziehbar und begründet ist. Die Mehrkosten beliefen sich schliesslich auf rund 54 Millionen Franken. Wäre das Profil von Beginn weg grösser gewählt worden, hätten rund 15 Millionen Franken eingespart werden können.

Die NAD hatte sich schon vor einigen Jahren mit dem Aspekt der *Teuerung bei den Stahlpreisen* auseinandergesetzt. Sie liess sich im November 2008 detailliert über

die Auswirkungen auf die Kosten des GBT orientieren. Dabei konnte sie zur Kenntnis nehmen, dass der Stahlanteil an der Werkvertragssumme zwischen etwa drei (Bodio) und sieben (Sedrun) Prozent liegt. Bei einer Werkvertragssumme von rund einer Milliarde Franken würde also beispielsweise in Sedrun eine Verdoppelung der Stahlpreise gegenüber dem Werkvertrag zu Mehrkosten von 70 Millionen Franken führen. Diese zusätzlichen Aufwendungen werden allerdings als Teuerung erfasst und sind damit nicht direkt bei den Projektkosten, sondern bei den Finanzierungskosten wirksam.

Anlässlich ihrer Oktober-Sitzung 2008 in Erstfeld und Brunnen liess sich die NAD von den SBB über den *Betrieb der Gotthard-Achse während der Arbeiten auf den NEAT-Baustellen* im Kanton Uri orientieren. Sie nahm zur Kenntnis, dass am Gotthard sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite je ein Abschnitt von max. 3 km mit Einspurbetrieb möglich ist. Allerdings ist die Flexibilität bei der Betriebsabwicklung eingeschränkt, im Verspätungsfall kann es nötig sein, die Regionalzüge in Altdorf zu wenden (zur Bedeutung des Regionalverkehrs siehe auch Ziff. 15.3).

10.5 Würdigung der NAD

In den meisten Abschnitten des GBT ist ein erfreulicher Baufortschritt festzustellen. Das darf aber nicht darüber hinweg täuschen, dass weiterhin grosse Herausforderungen bestehen – als Beispiel mag die Störzone im südlichen Vortrieb von Sedrun dienen. Der Beschluss der ATG, die Losgrenze zwischen Sedrun und Faido nach Süden zu verschieben, ist nach Ansicht der NAD aus heutiger Sicht weiterhin richtig. Angesichts der aktuellen Verzögerungen im Abschnitt Sedrun und der nach wie vor erheblichen Risiken im Los Faido kommt der Festlegung des optimalen Durchschlagpunktes sehr grosse Bedeutung zu. Bei einer weiteren Verschiebung der Losgrenze ist transparent aufzuzeigen, welche Mehrkosten anfallen, wie sie allenfalls vermieden werden könnten, in welchem Masse sich die Risiken vermindern und inwieweit Planungs- und Terminalsicherheit gewonnen werden kann.

11 Risiken im Bauabschnitt Faido-Sedrun

11.1 Ausgangslage

Im Frühjahr 2002 traten bei den Ausbrucharbeiten bei der Multifunktionsstelle (MFS) Faido Schwierigkeiten beim Baugrund auf. Die tatsächlichen geologischen Verhältnisse wichen wesentlich von der Prognose im Bauprojekt ab. Dies führte schliesslich zur Entscheidung, die MFS nach Süden zu verlegen. Aber auch in den Tunnelvortrieben in Richtung Sedrun trat ein ungünstiges Verhalten des Gebirges zu Tage, als Folge der in diesem Bereich flach liegenden Gesteinsschichten. Die bei der so genannten Chièra-Synform erwartete Besserung trat erst weiter nördlich auf als prognostiziert, die Störzone erwies sich damit als länger als erwartet. Die ATG stellte die Entwicklung im Abschnitt Faido-Sedrun am 31. Januar 2008 in einem Ereignisbericht umfassend dar.

11.2 Besuch der NAD in Faido

Die in Ziffer 11.1 geschilderte Ausgangslage war für die NAD Anlass, sich Mitte April 2008 vor Ort über den Stand der Arbeiten im Abschnitt Richtung Sedrun orientieren zu lassen. Sie nahm dabei zur Kenntnis, dass die ausserordentlichen Schwierigkeiten grösstenteils bewältigt sind. Die Tagesleistungen der beiden Tunnelbohrmaschinen hatten infolge der besseren geologischen Verhältnisse zwar gesteigert werden können, lagen aber immer noch deutlich unter den prognostizierten Werten. Zudem war klar, dass dieser Abschnitt nach wie vor enorme Herausforderungen bietet, namentlich bezüglich der Piora-Zone. Die NAD liess sich deshalb 2008 an jeder Sitzung ausführlich über den weiteren Verlauf der Arbeiten in Faido orientieren.

11.3 Entwicklung und Risiken

Im Sommer 2008 wurde die Tunnelbohrmaschine (TBM) in der Oströhre angehalten und im September wurde eine Sondierbohrung angesetzt. Diese zeigte, dass kein Wasser auftritt und sich vom Verhalten des Gebirges her keine aussergewöhnlichen Probleme ergeben sollten. Am 15 Oktober 2008 konnte die ATG die Öffentlichkeit darüber orientieren, dass die TBM in der Oströhre die letzten Meter der Piora-Zone aufgefahren und den Medelser-Granit erreicht hat. Damit haben sich die Resultate aus dem Sondiersystem der 90er Jahre und den Sondierbohrungen vom September 2008 vollumfänglich bestätigt. Bei der Durchörterung traten keine besonderen Probleme auf.

Am 3. Februar 2009 konnte die ATG mitteilen, dass auch die TBM in der Weströhre die Piora-Zone bewältigt hat. Damit sind per Anfang Februar 2009 in den beiden Röhren bis zum Durchschlag zwischen Faido und Sedrun noch rund 9 km Gebirge zu durchörtern. Der Rückstand auf das werkvertragliche Terminprogramm beträgt für die Oströhre rund 80 Tage und für die Weströhre rund 100 Tage. Bezüglich der finanziellen und terminlichen Auswirkungen wird auf Ziffer 5.1.1 (Gefahrenpotenzial) bzw. 7.2.1 (Terminrisiken Gotthard-Basistunnel) verwiesen.

Die NAD wertet die im letzten Jahr im Abschnitt Faido Richtung Sedrun erzielten Fortschritte sehr positiv. Insbesondere als Folge der problemlosen Durchörterung der Piora-Zone konnte das Terminrisiko markant vermindert werden. Trotzdem sind bis zum Durchschlag in Richtung Sedrun noch rund 9 km Gebirge mit einer sehr hohen Überdeckung zu durchörteren. Die NAD wird der Entwicklung im Abschnitt Faido weiterhin grösste Aufmerksamkeit widmen.

12**Ceneri-Basistunnel****12.1****Besuch der NAD am Ceneri**

Die NAD besichtigte an ihrer 2. ordentlichen Tagung im April 2008 die NEAT-Baustellen bei Camorino und Sigirino und liess sich über den Stand in den einzelnen Projekten orientieren. Dabei wurde unter anderem die Frage aufgeworfen, ob die Tunnelinnenauskleidung beim Zwischenangriff Sigirino wirklich im vorgesehenen Masse notwendig ist.

Das Thema möglicher Kosteneinsparungen beim Ceneri hat die NAD schon in früheren Jahren intensiv beschäftigt. Insbesondere nahm sie im November 2006 einen Schlussbericht des BAV zum Kompensationplan Ceneri zur Kenntnis. Darin hielt das BAV fest, dass die Qualität und das Sicherheitsniveau des CBT grundsätzlich beibehalten werden soll. Einsparungen sollen durch punktuelle Einschränkungen bei kostenrelevanten Elementen erzielt werden. Aufgrund ihrer Eindrücke beim Baustellenbesuch gelangte die NAD mit Brief vom 23. April 2008 an das BAV und unterstrich ihre Haltung, dass die Anstrengungen der Projektverantwortlichen bei der laufenden Umsetzung von Kompensationsmassnahmen nicht nachlassen dürfen. Die NAD erwartet von den Erstellern, dass diese auch weiterhin Kompensationen mit kleinerem Sparpotenzial ernsthaft und regelmässig prüfen und umsetzen. Sie unterstützt das BAV in seinem Bestreben, die Umsetzung von Kompensationsmassnahmen eng zu begleiten.

12.2**Ausschreibungen und Vergaben**

Für das Bau-Hauptlos 852 konnten Ende 2007 die Ausschreibungsunterlagen fertig gestellt werden, die Ausschreibung wurde Ende Februar 2008 publiziert. Die Offerten gingen im Oktober 2008 ein. Die ATG sieht vor, nach zwei Fragerunden und einer ersten Besprechung mit den Unternehmern die Offerten bis Mai 2009 auszuwerten. Die Vergabe soll im Juni 2009 erfolgen. Nach Ansicht der ATG zeigen die Anzahl der eingetroffenen Angebote und der Streubereich der offerierten Preise, dass der Markt spielt. Gemäss Einschätzung der ATG ist diese Vergabe im Risiko «Ausführung» mit einer Chance von 100 Millionen und einer Gefahr von 400 Millionen Franken enthalten. Da auch der CBT ein erhebliches Baugrundrisiko birgt, hat das BAV die ATG angewiesen, die geologischen Gefahren ausreichend im Werkvertrag des Bauloses 852 zu berücksichtigen (siehe auch Ziff. 5.1).

Die NAD wird sich 2009 intensiv mit dieser Vergabe befassen und im Lichte der Erfahrungen bei der Vergabe des Bauloses Erstfeld vor allem die möglichen Terminrisiken infolge von Einsprachen im Auge behalten.

12.3 Vertragssprache

Ende März 2008 reichte die Società Svizzera Impresari Costruttori (SSIC) gegen die Ausschreibungsbedingungen für die Bauarbeiten des Tunnels Ceneri Beschwerde ein. Die Rekurrentin forderte, dass der Text in der öffentlichen Publikation anzupassen sei. Statt der Formulierung «Die Vertragssprache ist Deutsch» verlangte sie die Aussage «Die Vertragssprache ist Italienisch». Das Bundesverwaltungsgericht (BVGer) entschied am 17. Juli 2008, dass die Bedingung «*Die Vertragssprache ist Deutsch*» aus dem Publikationstext zu streichen ist. Das BVGer hielt fest, es sei Sache der Parteien, die Vertragssprache zu bestimmen. Gegen dieses Urteil reichte die ATG beim Bundesgericht (BGer) eine Beschwerde ein und beantragte die aufschiebende Wirkung. Mit Verfügung vom 15. September 2008 entsprach das BGer diesem Begehren. Die Anbieter reichten ihre Offerten fristgerecht am 17. Oktober 2008 bei der ATG ein. Schliesslich trat das BGer mit Entscheid vom 17. Dezember 2008 nicht auf die Beschwerde der ATG ein, da es sich nicht um eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung handle. Damit obliegt es der ATG, die Vertragssprache zu gegebener Zeit mit dem Zuschlagsempfänger auszuhandeln.

Am Rande dieses Rechtsstreites hatte die Tessiner Kantonsregierung auf die problematische Behandlung der italienischen Sprache in öffentlichen Institutionen, aber auch auf die Untervertretung der italienischsprachigen Schweiz in der Bundesverwaltung sowie auf die mangelnde Sensibilität im Zusammenhang mit dem AlpTransit-Bau hingewiesen. Der Bundesrat ging in seiner Antwort vom 11. September 2008 auf die einzelnen Kritikpunkte ein und betonte dabei die Bedeutung der italienischen Sprache. Er ist bereit, im Rahmen der Ausführungsbestimmungen zum Sprachengesetz des Bundes gezielte Massnahmen zu prüfen, um Mängel bei der Verwendung des Italienischen als Amtssprache des Bundes zu beseitigen.

12.4 Vorbereitungen Bahntechnik

Im Juni konnte die ATG die Mandate für die Projektingenieure vergeben, aufgeteilt in die Bereiche Fahrbahn, Strom 50 Hz und Kabel, Fahrstrom, Telecom Festnetz, Telecom Funk, Sicherungsanlagen, Einbau und Logistik sowie RAMS. Seit Spätherbst 2008 bearbeitet die ATG das Bauprojekt für die Bahntechnik. Die Ausschreibung ist für den Herbst 2011 geplant. Die Kosten werden, entsprechend dem Längenunterschied der beiden Tunnel, auf etwa einen Viertel der Bahntechnik im GBT geschätzt. Da das Bauprojekt noch nicht besteht, verfügt die ATG noch über keinen Kostenvoranschlag mit der erforderlichen Kostengenauigkeit von +/- 10 Prozent.

Die ATG wird die verschiedenen Ausschreibungsmodelle aufgrund einer umfassenden Risikoanalyse bewerten und dabei auch die Entwicklungen des Marktes und der Technik berücksichtigen. Bezüglich der einzelnen Elemente der Bahntechnik sieht die ATG vor, die Erstellung der Fahrbahn – anders als im GBT – so auszuschreiben, dass sie entweder vom Rohbauunternehmer oder vom Unternehmer Bahntechnik ausgeführt werden kann.

Der Vergabe des Bau-Hauptloses am Ceneri kommt aus terminlicher und finanzieller Sicht grösste Bedeutung zu. Rekurse und daraus resultierende Verzögerungen müssen möglichst vermieden werden. Die ATG hat deshalb alles Notwendige für eine qualitativ einwandfreie Vergabe vorzukehren. Nach Ansicht der NAD ist dabei insbesondere den Erfahrungen aus dem Beschwerdeverfahren im Baulos Erstfeld Rechnung zu tragen.

Grosses Gewicht kommt auch der Vorbereitung des Einbaus der Bahntechnik zu. Hier gilt es, die Erfahrungen aus dem Gotthard-Basistunnel optimal umzusetzen und mögliche Synergien zu nutzen.

13

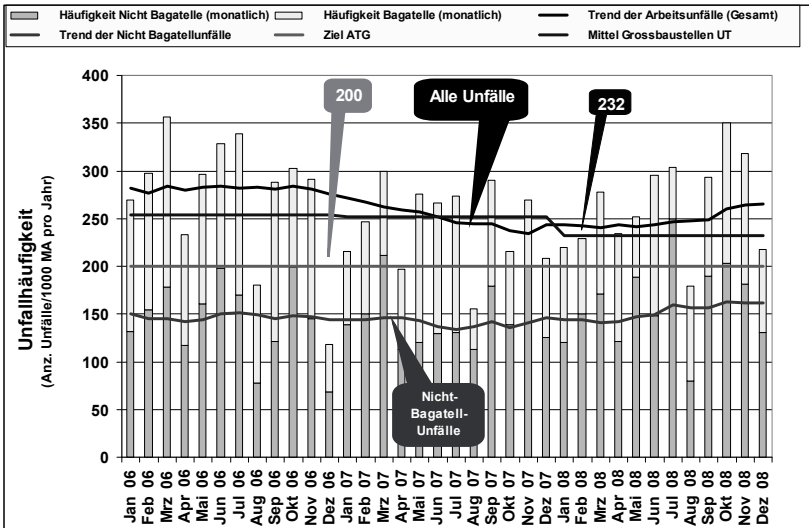
Arbeit auf den NEAT-Baustellen

13.1

Arbeitssicherheit

Dieses Thema diskutierte die NAD im Februar 2009 wie üblich im Rahmen der jährlichen Berichterstattung durch das SECO und die Suva. Dabei durfte sie erfreut zur Kenntnis nehmen, dass 2008 auf den NEAT-Baustellen kein tödlicher Unfall zu verzeichnen war. Sicherheit und Gesundheitsschutz sind nach Ansicht der Suva anerkannte Themen, es herrscht auf allen Ebenen eine gute Gesprächs- und Konfliktkultur. Die Unfallzahlen 2008 zeigen aber seit Mitte Jahr auf den NEAT-Baustellen einen leichten Anstieg (vgl. Abb. 11). Die Suva erachtet diese Entwicklung nicht als gravierend, will den weiteren Unfallverlauf aber genau im Auge behalten. Nach Ansicht der Suva hatte die recht hohe Zahl neuer Mitarbeiter auf einzelnen Baustellen (z.B. Erstfeld) einen negativen Einfluss auf die Unfallzahlen (Regel: Neue Mitarbeiter verunfallen häufiger). Dieser Entwicklung wurde mit verschiedenen Massnahmen (beispielsweise vermehrte Schulungen) begegnet.

Unfallzahlen zum Gotthard-Basistunnel 2006–2008



Quelle: Präsentation der Suva vom 2.2.2009 aufgrund der Erhebung der ATG

Der Schwerpunkt bei der Arbeitssicherheit lag für die NAD in der Berichtsperiode beim Thema «Zusammenhang Pausenregelungen und Unfallhäufigkeit». Die NAD hatte im Vorjahr diskutiert, ob nicht eingehaltene Erholungsphasen einen negativen Einfluss auf die Unfallentwicklung haben können. Es zeigte sich jedoch, dass die von den Unternehmungen erhobenen Zahlen zu wenig detailliert sind und keine fundierten Aussagen erlauben. Die NAD beauftragte deshalb die ATG, 2008 über einen Zeitraum von sechs Monaten zusätzliche Daten zur Verteilung der Unfälle über den Schichtverlauf zu erheben. Für diese Erhebung wurden die vier Bauhauptlose am Gotthard-Basistunnel beigezogen.

Die ATG erstattete am 21. Januar 2009 Bericht. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Charaktere der Baustellen (Dauer der Anfahrt; Zahl der Beschäftigten; Art der Bauarbeiten) stellte der Bericht fest, dass das Gesamtergebnis für alle vier Hauptlose des GBT eine Häufung der Unfälle im mittleren Drittel der Arbeitsschicht zeigt. Dieser Effekt wird hauptsächlich durch die Baustelle Sedrun mit ihrer langen Wegzeit und ihren grossen Personalbestand verursacht. Die Resultate der einzelnen Baustellen zeigen jedoch ein uneinheitliches Bild: Während in Erstfeld die Unfallzahlen mit zunehmender Schichtdauer ansteigen, weist in Amsteg das mittlere Schichtdrittel eine deutlich geringere Unfallzahl als die beiden anderen Drittel.

Als Fazit hielt die ATG fest, dass die Auswertung bezüglich der Unfälle während des Schichtverlaufs ein uneinheitliches Bild ergibt; es sind keine Gesetzmässigkeiten zu erkennen. Bei Baustellen mit Vortriebsarbeiten nimmt die Unfallhäufigkeit gegen Schichtende tendenziell zu, Baustellen mit langen Anmarschwegen zeigen tenden-

ziell höhere Unfallzahlen im mittleren Schichtdrittel. Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Unfallzeitpunkt und Schichtverlauf ist nicht erkennbar.

Die NAD nahm diese Schlussfolgerungen der ATG zur Kenntnis. Immerhin weist sie auf die Tatsache, dass aus dieser Untersuchung nicht hervorgeht, ob die Pausen eingehalten worden sind. Damit fehlt ein wichtiger Parameter, um den Zusammenhang zwischen Unfallverlauf und der Einhaltung von Pausen schlüssig zu beurteilen. Aus Sicht der NAD ist aber das Ergebnis dieser Untersuchung, mit einem leichten Trend zur Zunahme von Unfällen gegen das Schichtende hin, doch ein Indiz für die Bedeutung von Ruhephasen. In diesem Sinne unterstützt die NAD das SECO, diesem Thema weiterhin das nötige Gewicht beizumessen.

13.2 Arbeitsbedingungen

Aus dem Jahresbericht 2008 des SECO über die Tätigkeiten der Durchführungsorgane des Arbeitsgesetzes geht hervor, dass die Baustellen durch die kantonalen Arbeitsinspektoren im Durchschnitt vier Mal besucht wurden. Die Kontrollen ergaben, dass die Gesundheit und die Sicherheit der Arbeitnehmer technisch gewährleistet sind. In einzelnen Fällen wurden jedoch die bewilligten Arbeitszeiten nicht eingehalten. Das SECO hat Massnahmen eingeleitet, um die Situation zu verbessern, namentlich mit entsprechenden Nachkontrollen.

In einer gesamtschweizerischen Kampagne wurde die Einhaltung der Arbeitszeitschriften inkl. Pausen auf Tunnelbaustellen kontrolliert. Dabei wurde grosser Wert darauf gelegt, bei den Beteiligten die Erfüllung der gesetzlichen Nachweispflicht mit einem vertretbaren administrativen Aufwand erreichen zu können. Auch wurden die Baustellen rechtzeitig und eingehend über die bevorstehenden Kontrollen informiert, damit sie nötigenfalls Umstellungen vornehmen können. Es zeigte sich, dass viele Betriebe die Vorschriften einhalten, während andere nicht einmal ihre Nachweispflicht erfüllen. Um den ordnungsgemässen Zustand herzustellen, wird nun im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten gegen die fehlbaren Betriebe vorgegangen. Das SECO schliesst die Auswertung der Kampagne 2009 ab; die NAD wird zu gegebener Zeit orientiert.

Die NAD nimmt die Durchführung dieser Kampagne mit Befriedigung zur Kenntnis. Sie hatte nämlich in Ziffer 13.2 ihres Vorjahresberichts ihrem Bedauern Ausdruck verliehen, dass es auch nach zehn Jahren Bauzeit offenbar noch nicht gelungen war, die Pausenregelungen auf allen NEAT-Baustellen durchzusetzen. Die NAD hatte letztes Jahr darauf verwiesen, dass ein Verzicht auf Erholungsphasen bei solchen anspruchsvollen Arbeitsbedingungen wie im Untertagebau die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen und damit unfallfördernd sein kann; siehe dazu Ziffer 13.1.

Die NAD unterstützt weiterhin die Anstrengungen des SECO, die Regelungen des Arbeitsgesetzes konsequent durchzusetzen. Der Erholung der Arbeitnehmer ist im Interesse der Unfallprävention die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Die Entwicklung der Unfallzahlen im GBT ist von der ATG und der Suva aufmerksam zu verfolgen.

V. Schwerpunkt Inbetriebnahme und Betrieb

14 ETCS Level 2 (European Train Control System)

14.1 Standbericht ETCS des BAV

Das Zugsicherungssystem ETCS ist ein europäisch standardisiertes Signal- und Zugsicherungssystem, das seit einigen Jahren auch in der Schweiz eingeführt wird. Es erlaubt kürzere Zugfolgezeiten und höhere Geschwindigkeiten bei gleichzeitiger Erhöhung der Sicherheit. Es ist die Basis für eine grenzüberschreitende Interoperabilität und damit eine Voraussetzung für die Umsetzung der europäischen Güterkorridore. ETCS ist somit auch Teil der Verlagerungspolitik der Schweiz. Es erlaubt den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz und trägt insbesondere der Bedeutung des Eisenbahnkorridors Rotterdam–Genua, welcher durch die Schweiz führt, Rechnung.

Das BAV erstellt jedes Jahr einen Standbericht, der jeweils an der April-Tagung von der NAD diskutiert und zur Kenntnis genommen wird. Dieser Bericht gibt namentlich Auskunft über die Leistungen, die Termine, die Kosten, die Finanzierung und die Risiken. Aufgrund des letztjährigen Standberichts liess sich die NAD über den Projektstand orientieren und erörterte unter anderem die Erfahrungen im Lötschberg-Basistunnel, die Entwicklung in Europa, die Kosten von ETCS sowie die Systemführerschaft der SBB.

14.2 ETCS Level 2 im Lötschberg-Basistunnel (LBT)

Seit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 läuft der Vollbetrieb auf der Basis von ETCS Level 2 erfolgreich. 2008 verkehrten im Durchschnitt 86 Züge pro Tag. Davon waren 54 % Reisezüge, 44 % Güterzüge, 2 % Dienst- und Testzüge. Am 15. Dezember 2008 konnte das BAV die streckenseitige Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h freigeben.

Bisher mussten nur wenige Züge über die Bergstrecke umgeleitet werden (siehe auch Ziff. 16.1). Nur bei rund 70 Zügen handelte es sich um Störungen beim ETCS oder bei der Funkversorgung.

Durch eine Software-Anpassung ist es zudem seit Juni 2008 möglich, rückwärts aus dem Tunnel fahren zu können, ohne dass der Lokführer den Führerstand wechseln muss. Damit kann beim Verlassen einer Gefahrenzone wertvolle Zeit gespart werden.

14.3 ETCS Level 2 im Gotthard-Basistunnel (GBT)

Auf der Gotthard-Achse kommt ETCS Level 2 auf jenen Abschnitten zum Einsatz, welche schneller als mit 160 km/h befahren werden. Es sind dies der GBT, die Ceneri-Basisstrecke sowie die Anlagen vor den beiden Portalen des GBT. Weil die übrigen Strecken lediglich mit ETCS Level 1 ausgerüstet werden, ergeben sich dadurch Schnittstellenprobleme; siehe dazu die nachstehende Ziffer 14.4.

Bei der Ausschreibung der Bahntechnik am GBT war zwar das ETCS ebenfalls Bestandteil, eine Option ermöglicht jedoch, das ETCS zum gegebenen Zeitpunkt neu auszuschreiben. Damit soll nötigenfalls der rasanten technischen Entwicklung Rechnung getragen werden können.

14.4 ETCS Level 1 auf dem schweizerischen Normalspurnetz

Beim ETCS Level 1 Limited Supervision (ETCS Level 1 LS) werden die bestehenden Signal- und Stellwerkanlagen weiterverwendet. Die streckenseitigen alten Systeme Signum und ZUB werden durch ETCS-Elemente ersetzt. ETCS Level 1 LS ist damit die wirtschaftlichste Lösung für den Ersatz der veralteten Systeme, weil zur Gewährleistung der Interoperabilität nur wenige technische Massnahmen erforderlich sind. Zuerst werden die Güterverkehrsachsen Lötschberg und Gotthard umgerüstet, anschliessend die übrigen Strecken. Die aktuelle Planung sieht eine Migration zu ETCS Level 1 LS auf den Strecken des Nord-Süd-Korridors bis spätestens 2015 und auf dem übrigen Netz bis 2017 vor.

Dieses Vorgehen weicht von der ursprünglichen Strategie der SBB ab, die gesamte Gotthardachse mit ETCS Level 2 auszurüsten. Weil aber die Planung der ATG auf dieser Annahme basiert hatte, ist nun noch die Problematik der Schnittstellen zwischen dem Level 2 und dem Level 1 LS zu lösen. Dies wird konkret dazu führen, dass die SBB jeweils im Norden und im Süden des GBT bzw. des CBT Stellwerke ersetzen muss, um diese Schnittstellenfunktion implementieren zu können. Das Konzept dazu wird gegenwärtig erarbeitet.

14.5 Würdigung der NAD

Das Projekt ETCS befindet sich aus Sicht der NAD weiterhin auf Kurs. Im LBT zeigt das System eine sehr hohe Zuverlässigkeit. Dem Wissenstransfer aus dem Betrieb der Neubaustrecke und des LBT hin zum Gotthard-Basistunnel kommt nach wie vor hohes Gewicht zu. Besondere Beachtung verdient auch die Schnittstellenproblematik zwischen den Strecken mit ETCS Level 2 bzw. Level 1 LS, insbesondere, weil damit erhebliche Mehrkosten für die NEAT verbunden sind (siehe auch Ziff. 4.3.1 bzw. 15.1).

15 Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der Gotthard-Achse

15.1 Planung und Organisation der Inbetriebsetzung GBT

Mit Beschluss vom 30. Juni 2006 entschied der Bundesrat, den Betrieb der Gotthard-Achse der SBB zu übertragen. Bereits im April 2006 unterbreitete die SBB dem BAV eine erste Objektliste mit den Leistungen für die Inbetriebnahme und die Bahnstromversorgung der Achse Gotthard. Gestützt darauf erarbeitete das BAV 2007 einen ersten Vereinbarungsentwurf. Die Kosten wurden auf 441 Millionen Franken geschätzt (Preisbasis 1998). Dieser Betrag wurde auch in den aktualisierten NEAT-Gesamtkredit aufgenommen. Mit vertiefter Projektierung zeicheten sich Anpassungen bei den Objekten und Mehrkosten ab. Die SBB geht Anfang 2009 neu von Kosten von total rund 553 Millionen Franken aus. Der zusätzliche Mittelbedarf von 112 Millionen Franken ergibt sich gemäss SBB aus Lücken bei den Schnittstellen ATG/SBB und aus neuen Erkenntnissen beim Bedarf an Erhaltung und Interventionsmitteln. So veranschlagt die SBB zusätzlichen Mittelbedarf bei den Erhaltungsfahrzeugen (23 Mio.), bei Lösch- und Rettungszügen (14 Mio.), bei der Betriebszentrale (4 Mio.), bei den Sicherungsanlagen ETCS (36 Mio.), bei der Bahnstromversorgung (24 Mio.) sowie bei den Verwaltungs- und Gemeinkosten (11 Mio.).

Das BAV erkennt die Gründe für diese Mehrkosten einerseits in Projektierungsfehlern der SBB (z.B. hinsichtlich Schnittstellen zur ATG) und andererseits in Projektergänzungen aufgrund von Erkenntnissen aus dem Lötschberg-Basistunnel. Das BAV hat deshalb von der SBB ergänzende Begründungen zu den Mehrkosten sowie eine Kompensationsplanung verlangt. Das BAV zieht in Erwägung, die Investitionen zu Lasten des FinöV-Fonds auf 441 Millionen Franken zu beschränken und unverzichtbare Mehrinvestitionen über die Leistungsvereinbarung Bund/SBB zu bezahlen.

Die NAD hat die Thematik an ihrer 1. ordentlichen Tagung 2009 mit Vertretern von SBB und BAV erörtert. Siehe dazu die Ausführungen unter Ziffer 4.3.2 und die Empfehlung im Anhang 1.2.

15.2 Betreiberkonzept SBB

Die NAD liess sich an ihrer 5. ordentlichen Tagung in Brunnen von der SBB über den Stand des Betreiberkonzeptes orientieren. Dieses regelt den Betrieb, die Erhaltung, die übergeordnete Bahnstromversorgung, Alarm und Rettung, das Rollmaterial sowie die Security. Es ist das Basisdokument, um das Verhältnis zwischen der ATG als Ersteller und Bauherr, der SBB als Betreiber und dem BAV als Besteller auf Aufsichtsbehörde festzulegen. Das Konzept wurde bei verschiedenen Fachdiensten, Eisenbahnunternehmungen und Dritten in die Vernehmlassung gegeben. Die SBB wird die Bemerkungen daraus in das Konzept einarbeiten und anschliessend mit der ATG bereinigen.

15.3 Bahnstromversorgung

Bei der 132kV-Kabelleitung im Lötschberg-Basistunnel entstanden 2008 Probleme mit der Netzstabilität. Es kam zu Resonanzen und dadurch zu Instabilitäten im Bahnstromnetz. Analysen zeigten, dass gewisse Lokomotivtypen solche Resonanzen anregen können. Das Problem konnte durch den Einbau von Dämpfungselementen gelöst werden.

Dieses Ereignis war für die NAD Anlass, das Thema Bahnstrom an ihrer 1. Ordentlichen Tagung 2009 grundsätzlich zu diskutieren. Die SBB zeigte auf, dass der Strombedarf bis 2030 kontinuierlich zunimmt. Der Absicherung des Energiebedarfes kommt also ein hoher Stellenwert zu. Langfristig wird der Bedarf durch den Ausbau der 16,7 Hz-Bahnstromproduktion, durch Beteiligungen an 50 Hz-Kraftwerken oder über Beschaffungen am Markt gedeckt. Dazu sind Ausbauten bei Kraftwerken und bei Frequenzumformern vorgesehen. Ein wichtiger Aspekt ist auch die Ausbauplanung des Bahnstromsystems, das zu einem ringförmig geschlossenen Netz – anstelle der bisherigen sternförmigen Ausgestaltung – führen und damit eine höhere Sicherheit gegen grossflächige Stromausfälle bieten soll.

Die SBB sieht vor, bis im Herbst 2009 eine Beschaffungs- und Versorgungsstrategie zu erarbeiten. Die NAD wird sich zu gegebener Zeit darüber orientieren lassen.

15.4 Würdigung der NAD

Aus Sicht der NAD kommen bei der Bahntechnik, beim Bahnstrom und bei der Inbetriebnahme des GBT grosse Schnittstellenprobleme auf die Beteiligten zu. Darin erkennt die NAD erhebliche terminliche und finanzielle Risiken. Die NAD ersucht deshalb BAV, ATG und SBB, dieser Thematik volle Aufmerksamkeit zu schenken und gemeinsam optimale, tragfähige Lösungen anzustreben.

16 Achse Lötschberg

16.1 Projektabschluss Lötschberg-Basistunnel

Nach einem Jahr Vollbetrieb am LBT zeigt sich eine hohe Verfügbarkeit des Gesamtsystems. Es gab nur wenige technische Störungen der Infrastruktur mit Auswirkungen auf den Betriebsablauf. Die geplanten Zugzahlen wurden erreicht oder sogar übertroffen (2008 total rund 33 000 Züge, mit einem Tagesrekord von 109 Zügen). 98,5 Prozent der Züge verkehrten fahrplanmässig durch den LBT, lediglich 489 Züge mussten über die Bergstrecke umgeleitet werden, und nur deren 52 infolge von Störungen an Infrastrukturen.

Von der Betriebsbewilligung 1 (max. 200 km/h) sind alle 280 Auflagen erledigt, hinfällig oder in die Betriebsbewilligung 2 (max. 250 km/h) übernommen worden. Bei dieser Betriebsbewilligung 2 sind von insgesamt 125 Auflagen aktuell noch deren 28 in Prüfung oder in Bearbeitung.

Der Personalabbau bei der BLS AT erfolgt plangemäss, Ende Mai treten die letzten Mitarbeiter aus. Die sieben Pensionierten der Firma wechseln per Ende April 2009 von der Ascoop zur Bundespensionskasse Publica. Der Firmensitz in Thun wird bis Ende Juni 2009 aufgelöst. Das Wissen und die Erfahrung der am Projekt Beteiligten wurden in 60 verschiedenen, themenspezifischen Schlussberichten gesammelt.

Für die BLS Netz AG als Rechtsnachfolgerin der BLS AT verbleiben namentlich folgende Arbeiten: Landerwerb, Klageverfahren sowie enteignungsrechtliche Fragen beim Lawinenschutzstunnel Mitholz, Entschädigungen und Regelungen St. German, Streitfall Materialteuerung; siehe dazu Ziffer 16.3. Die BLS AT erarbeitet zurzeit eine Vereinbarung mit der BLS AG, damit die Rechtsnachfolge in allen Belangen gewährleistet ist.

Insgesamt sind die Abschlussarbeiten für die Lötschberg-Basislinie und die Kontrolle der Betriebsauflagen gemäss Angaben des BAV auf Kurs. Die provisorische Abrechnung der BLS AT lag Ende März 2009 vor, wurde Anfang April vom BAV geprüft und an der Generalversammlung der BLS AT vom 21. April 2009 genehmigt. Die EFK sieht vor, im Bereich Vertragsmanagement und Garantieübernahmen eine Prüfung durchzuführen. Die NAD drängte auf rasche Erledigung der Abschlussarbeiten, weil die Anlage- und die Finanzbuchhaltung die Basis für die Eröffnungsbilanz der BLS Netz AG bilden.

16.2 Schaffung einer BLS Netz AG

Ende 2007 entschied der Bundesrat, dass die BLS AG ihre Infrastruktur am Lötschberg (inkl. den neuen Basistunnel) bis Ende 2020 betreiben kann. Diese Zusage hat er an die Bedingung geknüpft, dass die gesamte Bahninfrastruktur der BLS rückwirkend auf den 1. Januar 2009 in eine separate, vom Bund mehrheitlich beherrschte Gesellschaft (BLS Netz AG) übertragen wird.

Bereits in ihrem Tätigkeitsbericht 2007 (Ziff. 15) hielt die NAD fest, dass der Auflösung der BLS AT und deren Überführung in eine neue Netzgesellschaft vor allem im Hinblick auf den Übergang von Verantwortlichkeiten aus dem Bauwerk Lötschberg-Basistunnel grosse Bedeutung zukommt. Sie empfahl deshalb den KVF bzw. den FK und der FinDel, die Schaffung einer BLS Netz AG auf parlamentarischer Ebene zu begleiten. Insbesondere soll einer vollständigen Erfassung von Aktiven und Passiven, deren Bewertung sowie der korrekten rechtlichen Abwicklung des Übergangs die nötige Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Im vergangenen Jahr hat sich die Finanzdelegation wiederholt mit diesem Geschäft befasst und vertiefte Abklärungen vorgenommen. Sie diskutierte vor allem die Ausgestaltung der Bundesbeteiligung mit einer vorläufigen Mehrheit von 50,1 Prozent, die Möglichkeiten einer sofortigen Bundesbeteiligung von zwei Dritteln an der BLS Netz AG sowie die Ausgestaltung des Aktionärsbindungsvertrages. Die FinDel formulierte schliesslich drei Empfehlungen an den Bundesrat: So sollen 1.) die Bedingungen für eine Option auf eine spätere Erhöhung der Bundesbeteiligung im Aktionärsbindungsvertrag klar festgelegt werden, 2.) muss der Bund nach Ablauf der BLS-Konzession im Jahr 2020 seine Beteiligung auf zwei Drittel erhöhen und 3.) muss der Bund die Möglichkeit haben, seine Beteiligung sofort zu erhöhen, wenn die Mehrheitsverhältnisse bei der BLS AG wechseln. Auch die NAD liess sich 2008 wiederholt über das Geschäft orientieren und unterstützte mit Brief vom 2. Dezem-

ber 2008 an das UVEK ausdrücklich die oben erwähnten Forderungen der FinDel. Für Einzelheiten wird auf den Tätigkeitsbericht 2008 der FinDel verwiesen.

16.3 Einzelthemen

Die *Nachforderungen* aus dem Bau des LBT betrugen insgesamt rund 408 Millionen Franken. Davon hat die BLS AT gemäss Entscheid der Schlichtungskommission 147 Millionen Franken oder 36 Prozent anerkannt. Damit sind mit einer Ausnahme sämtliche Nachforderungen erledigt. Einzig bei einer Nachforderung von rund 24 Millionen Franken wegen Materialteuerung konnte keine Einigung gefunden werden. Der Fall liegt nun vor dem Handelsgericht. Dieser Betrag hat keinen Einfluss auf die Endkostenprognose.

In der *Deponie La Tuffière* wurden zwischen 2003 und 2005 rund 72 000 Tonnen Schlamm aus dem Vortrieb Mitholz abgelagert. In der Folge wurden der Deponie teilweise erhöhte Nitritwerte aufweisen. Die Ablagerungen wurden im März 2005 gestoppt. Eine Untersuchung des Standortes ergab im Juli 2008, dass die abgelagerten Schlämme keine schädlichen Einwirkungen auf die Umwelt haben. Die Deponie ist somit nicht sanierungsbedürftig. Hingegen bot das BAV an, regelmässige Messungen vorzunehmen. Die Kosten werden vom Bund übernommen.

Beim *Lawinenschutztunnel Mitholz* hat der Kt. Bern im August 2008 eine Schadenersatzklage im Gesamtbetrag von 28 Millionen Franken eingereicht. Die BLS AT wird mit 10 Prozent, also mit 2,8 Millionen Franken, eingeklagt. Die BLS AT hat im Oktober 2008 zur Klage Stellung bezogen. Das Verfahren läuft und wird voraussichtlich an die BLS Netz AG als Rechtsnachfolgerin der BLS AT übertragen werden. Das Prozessrisiko ist im Risikopotenzial des LBT berücksichtigt. Zudem läuft im Zusammenhang mit einem kantonalen Strassenplan zurzeit ein Enteignungsverfahren gegen die BLS AT.

Im Dorf *St. German* traten Senkungen auf, weil dem Berg durch den Tunnelbau Wasser entzogen wurde. Die Setzungen an insgesamt 155 Gebäuden konnten alle einvernehmlich geregelt werden. Im Kernbereich des Dorfes wird es jedoch noch während 200 bis 400 Jahren zu weiteren Senkungen kommen; betroffen sind 96 kleinere Parzellen. Unter Beizug von betroffenen Einwohnern und Anwälten wurde ein Entschädigungsmodell erarbeitet, das auch einen Eintrag in das Grundbuch vorsieht (Duldung der Senkungen). Die Erarbeitung der Entschädigungsvereinbarungen wird noch ein bis anderthalb Jahre dauern. Die nötigen Mittel sind in der Schlussabrechnung zurückgestellt.

Die NAD ist erfreut, dass beim Übergang von der BLS AT zur neuen Infrastrukturgesellschaft BLS Netz AG ihren Anregungen bzw. den Forderungen der Finanzdelegation Rechnung getragen wurde.

Die NAD hatte in der Berichtsperiode ihrer Erwartung Ausdruck gegeben, dass die Abrechnung des Projektes LBT so rasch wie möglich erstellt und die Rechtsnachfolge der BLS AT klar und transparent geregelt wird.

VI. Schwerpunkt NEAT-Umfeld

17 NEAT-Anschlüsse

17.1 Südliche Zufahrtstrecken der NEAT im Inland und in Italien

Die Arbeiten für eine Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie zur Evaluation von Linienführungsvarianten zwischen Lugano und Chiasso konnten nach Verzögerungen durch mehrere Rekurse anfangs 2008 aufgenommen werden. Im Dezember 2008 wurde die erste Phase dieser Studie abgeschlossen. Alle vier geprüften Varianten für die neue Eisenbahnverbindung Lugano-Chiasso sind technisch machbar und kosten etwa gleich viel (5–5,5 Mia. Fr.). Geprüft wurden die möglichen Verbindungen hinsichtlich verschiedener bau- und bahntechnischer Aspekte, aber auch bezüglich ihrer Verträglichkeit mit raumplanerischen und Umwelt-Ansprüchen. Als nächstes werden nun die Varianten einander gegenübergestellt sowie Vor- und Nachteile jeder Variante für die Nachhaltigkeitsindikatoren Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft aufgezeigt und beurteilt. Die Ergebnisse sollen Anfang 2010 vorliegen.

An ihrer April-Sitzung 2008 führte die NAD mit Vertretern der Tessiner Regierung eine Aussprache über die Verkehrsbelastung des Kantons auf Strasse und Schiene, die Verkehrsverlagerung, die künftige Linienführung der NEAT zwischen Lugano und Chiasso sowie in Italien sowie den Ausbau des regionalen S-Bahn-Systems zwischen dem Tessin und der Lombardei.

Bezüglich der Zusammenarbeit Schweiz-Italien konnte die NAD mit Befriedigung zur Kenntnis nehmen, dass der Gotthard-Anschluss für Italien wieder prioritär ist. Die Regierung Prodi schien diesem Anschluss nicht mehr die gebotene, bereits 1999 in einer bilateralen Vereinbarung festgelegte Aufmerksamkeit zu schenken. Nach dem Regierungswechsel vom Frühjahr 2008 signalisiert Italien wieder verstärktes Interesse an guten Bahnverbindungen zur Schweiz. Das Infrastruktur- und das Transportministerium wurden zusammengelegt und die Leitung obliegt einem Unterstaatssekretär, der die lokalen Verhältnisse gut kennt. Der Lenkungsausschuss CH-I tagte im Februar 2009 zum fünften Mal. An der Sitzung unterstrichen Vertreter beider Länder die Wichtigkeit von leistungsfähigen Bahnverbindungen.

17.2 Nördliche Zufahrtstrecken zum Gotthard im Inland

An ihrer Februar-Tagung 2009 liess sich die NAD vom BAV über den Bericht vom 8. Dezember 2008 zur trinationalen Langfristplanung Basel orientieren und erörterte verschiedene Schlussfolgerungen des Berichts, namentlich hinsichtlich möglicher späterer Kapazitätsengpässe. Sie konnte zur Kenntnis nehmen, dass in der Schweiz zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels beim Güterverkehr keine nennenswerten Engpässe zu befürchten sind. Das Verkehrswachstum führt aber dazu, dass bis 2030, der Ausbau der Regio S-Bahn vorausgesetzt, in Basel die Kapazitätsgrenzen des Schienennetzes erreicht werden und je nach Entwicklung bis zur vier Trassen pro Stunde fehlen könnten. Dies hängt von verschiedenen Faktoren ab (Ausbau Regio S-Bahn; Ausbauten auf dem schweizerischen Schienennetz; Entwicklung der Verkehrsszenarien; Realisierung internationaler alpenquerender

Neubaustrecken), deren Entwicklung heute noch schwer voraussehbar ist. Deshalb hat der Lenkungsausschuss beschlossen, vorerst die weitere Entwicklung zu verfolgen und in dieser Zeit die jeweiligen nationalen Planungsarbeiten voranzutreiben. Spätestens 2013 soll Bilanz gezogen und das weitere Vorgehen festgelegt werden.

17.3 Vorprojekt Uri Berg lang – Axen

Anlässlich ihrer 5. ordentlichen Tagung 2008 in der Innerschweiz befasste sich die NAD mit möglichen Linienführungen der künftigen Anschlüsse an die NEAT-Linie im Raum Flüelen, Axen und Felderboden. Sie liess sich von ATG, BAV und SBB über die verschiedenen Varianten und den weiteren Ablauf der Projekte orientieren.

In der Aussprache mit Regierungsvertretern der Kantone Uri und Schwyz betonten diese die Bedeutung leistungsfähiger Zufahrten zum GBT im Lichte des Verlagerungsziels beim Güterverkehr. Dabei wurde die Befürchtung geäussert, dass die Zufahrtsstrecken aufgrund der zunehmenden Frequenzen auf der Gotthard-Basislinie nach der Eröffnung des GBT rasch an ihre Kapazitätsgrenzen stossen und dadurch der Regionalverkehr von der Schiene verdrängt werden könnte. Aus Sicht der NAD ist diese Befürchtung ernst zu nehmen. Sie hat deshalb den beiden KVF empfohlen, diesem Aspekt im Rahmen der Behandlung der künftigen Vorlage Bahn 2030 volle Aufmerksamkeit zu schenken und den Zufahrtsprojekten zum GBT hohe Priorität einzuräumen.

Im Weiteren erörterte die NAD mit Vertretern der SBB Fragen zur Sanierung der beiden einspurigen Axentunnel, insbesondere bezüglich Projektzielen, Zeitplan und Kosten. Gestützt auf diese Diskussion ergänzte die NAD ihre Empfehlung dahingehend, bei künftigen Bahnprojekten sei grundsätzlich ein möglichst effizienter Mitteleinsatz anzustreben. Konkret wäre insbesondere zu prüfen, ob beim Axentunnel auf gewisse Sanierungen verzichtet und die Mittel statt dessen für vorgezogene Neubauprojekte verwendet werden könnten. Jedenfalls ist nach Ansicht der NAD möglichst zu vermeiden, Geld in eine veraltete Linienführung zu investieren, die früher oder später sowieso erneuert werden muss.

17.4 Würdigung der NAD

Die NAD nimmt die Befürchtung ernst, dass die Zufahrtsstrecken nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wegen der Zunahme des Güterverkehrs rasch an ihre Kapazitätsgrenzen stossen könnten und dadurch der regionale Personenverkehr von der Schiene verdrängt wird. Sie empfiehlt den KVF, diesem Aspekt bei der Behandlung der Vorlage Bahn 2030 volle Aufmerksamkeit zu schenken und den Zufahrtsprojekten zum GBT hohe Priorität einzuräumen.

VII. Schlusswort

Im vorliegenden Bericht orientiert die NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) im Rahmen ihres vom Parlament vorgegebenen Auftrages über ihre Feststellungen des Jahres 2008. 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 enthält.

Eine Stärke der engmaschigen Projektbegleitung und –kontrolle ist, in einem frühzeitigen Stadium Schwachstellen und Mängel aufzuzeigen. Das erlaubt den zuständigen Stellen, rechtzeitig Massnahmen zu ergreifen. Diese Hinweise auf Risiken und Schwierigkeiten sollen aber nicht darüber hinweg täuschen, dass das Projekt NEAT gesamthaft betrachtet gut unterwegs ist. In diesem Sinne verdienen alle Projektverantwortlichen und Mitarbeitenden für ihr tägliches Engagement an diesem Jahrhundertbauwerk grosse Anerkennung.

Empfehlungen der NAD an Stammkommissionen

Empfehlung an die *Finanzkommissionen und die Finanzdelegation sowie an die Kommissionen für Verkehr- und Fernmeldewesen*

Sitzungsdatum

Empfehlung 08.01

06.02.2008

Die NAD empfiehlt den Kommissionen für Verkehr- und Fernmeldewesen (KVF) bzw. den Finanzkommissionen (FK) und der Finanzdelegation (FinDel) der eidg. Räte, die auf den 1. Januar 2009 vorgesehenen Überführung der Infrastruktur der BLS AG bzw. ihrer Tochtergesellschaft BLS AlpTransit AG (BLS AT) in die Infrastrukturgesellschaft BLS Netz AG auf parlamentarischer Ebene zu begleiten.

Im Vordergrund stehen aus Sicht der NAD insbesondere folgende beiden Punkte:

- Alle Aktiven und Passiven der BLS AT, inklusive der dannzumal noch offenen Forderungen (z.B. Nachforderungen der Unternehmen, die noch nicht definitiv bereinigt sein werden, und bestehende Garantieansprüche gegenüber den mit dem Bau des Lötschberg-Basistunnels beauftragten Arbeitsgemeinschaften) müssen korrekt bewertet werden und vollständig in die Eröffnungsbilanz der BLS Netz AG einfließen.
- Der korrekten rechtlichen Abwicklung des Übergangs sollte die nötige Aufmerksamkeit geschenkt werden. Insbesondere bedarf Ziffer 2 des Bundesratsbeschlusses vom 21. Dezember 2007 einer präzisen vertraglichen Umsetzung (Ziff. 2: «Die BLS Netz AG kann trotz der Mehrheitsbeteiligung des Bundes bis Ende 2020 einheitlich von der BLS AG geführt werden».)

Empfehlung an die *die Kommissionen für Verkehr- und Fernmeldewesen*

Sitzungsdatum

Empfehlung 08.02

07.10.2008

Die NAD empfiehlt den KVF, der Befürchtung, dass die Zufahrtsstrecken aufgrund der zunehmenden Frequenzen auf der Gotthard-Basislinie nach der Eröffnung des GBT rasch an ihre Kapazitätsgrenzen stossen und dadurch der Regionalverkehr von der Schiene verdrängt werden könnte, im Rahmen der Behandlung der künftigen Vorlage ZEB 2 (Bahn 2030) volle Aufmerksamkeit zu schenken und den Zufahrtsprojekten zum GBT hohe Priorität einzuräumen.

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

Empfehlungen an Bundesbehörden und Träger von Bundesaufgaben

Empfehlung an Generalsekretariat UVEK, Bundesamt für Verkehr und Eidgenössische Finanzverwaltung

Sitzungsdatum

Übergabe an Infrastrukturgesellschaft BLS Netz AG

20.08.2008

Die NEAT-Aufsichtsdelegation unterstützt die Haltung der Finanzdelegation vom 14. Juli 2008 vollumfänglich. Für die NAD ist es unabdingbar, dass das Bundeseigentum an den vom Bund finanzierten Infrastrukturbauten – namentlich dem Lötschberg-Basistunnel – in der Hand der Eidgenossenschaft bleiben. Dabei muss der Bund seine Beteiligung an der neuen Infrastrukturgesellschaft der BLS unbedingt so ausgestalten, dass er jederzeit seine volle Handlungsfreiheit behält. Die Beteiligungen der verschiedenen Teilhaber an der neuen Gesellschaft müssen auf die eingebrachten Sacheinlagen Rücksicht nehmen. Dabei ist auch das Darlehen des Bundes an die BLS für den Doppelspur-Ausbau auf der Bergstrecke in Betracht zu ziehen. Im Weiteren dürfen die Minderheitsaktionäre ihren Anteil an der BLS Netz AG nicht beliebig belasten oder veräussern. Es würde beispielsweise in der Schweiz nicht verstanden, wenn die Deutsche Bahn eine bedeutende Beteiligung am Lötschberg-Basistunnel der NEAT besässe.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist der Ansicht, dass eine Bundesbeteiligung von 50,1 Prozent an der neuen Infrastrukturgesellschaft keineswegs ausreicht, um diese Ziele zu gewährleisten. Dafür wäre zumindest eine Zweidrittel-Mehrheit nötig.

Empfehlung an UVEK

Sitzungsdatum

Übergabe an Infrastrukturgesellschaft BLS Netz AG

25.11.2008

Die NAD unterstützt die Empfehlungen der Finanzdelegation vom 18. November 2008:

1. Die Bedingungen für die Wahrnehmung der Option des Bundes auf eine Beteiligung von 2/3 müssen bereits jetzt klar im Vertrag festgelegt werden.
2. Nach Ablauf der Betriebskonzession an die BLS im Jahre 2020 *muss* die Zweidrittelmehrheit vom Bund übernommen werden.
3. Für den Fall, dass bis zum Ablauf der Betriebskonzession die Mehrheitsverhältnisse bei der BLS AG wechseln, muss der Bund die Möglichkeit haben, seine Beteiligung unverzüglich auf zwei Drittel zu erhöhen.

**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.

**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 Erstlergesellschaften 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 Erstlergesellschaften 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.

Empfehlungen aus den Vorjahren können den Tätigkeitsberichten der NAD über die entsprechenden 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	Titel gemäss Bundesblatt/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)

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-Beschluss	Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen (SR 742.104)
FinöV-Fonds Reglement (Fondsreglement)	Verordnung der Bundesversammlung vom 9. Oktober 1998 über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (SR 742.140; Stand am 28. Juni 2005)
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 in den letzten Jahren neue NEAT-relevante finanz- und verkehrspolitische Rahmenbedingungen gesetzt:

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
Bundesbeschluss Verpflichtungskredit ETCS	Bundesbeschluss vom 1. Oktober 2002 über einen Verpflichtungskredit für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit einer Führerstandsignalisierung (ETCS) (BBl 2002 6599)
Parlamentsgesetz	Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Bundesversammlung (ParlG; SR 171.10; Stand 2. März 2009)

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
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, HGVA nG; 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)
Finanzhaushaltsgesetz	Bundesgesetz vom 7. Oktober 2005 über den eidgenössischen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz, FHG; SR 611.0)

Demnächst revidiert werden soll:

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
BoeB	Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen (BoeB; SR 172.056.1)

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 (AtraV; SR 742.104.1)
Finanzhaushaltsverordnung	Verordnung vom 1. Mai 2006 über den eidgenössischen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsverordnung, FHV; SR 611.01)

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
VoeB	Verordnung vom 11. Dezember 1995 über das öffentliche Beschaffungswesen (VoeB; SR 172.056.11)

Vereinbarungen des Bundesrats

Gestützt auf die Alpentransit-Verordnung hat das UVEK mit den Bahnen als Ersteller bzw. Betreiber der NEAT-Achsen verschiedene Vereinbarungen abgeschlossen:

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) ²³ 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-Beschlusses
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-Beschlusses
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-Beschlusses (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-Beschlusses (Lötschberg-Basisstrecke) Schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale Vereinbarungen vom 21. Februar 2001 (BBl 2001 1180) ²⁴

²³ Vereinbarungen im Bundesblatt ohne Anhänge mit Standards des Bundes publiziert.
²⁴ Wortlaut der Vereinbarungen nicht im Bundesblatt publiziert.

Abkürzung	Titel gemäss Bundesblatt/Systematische Sammlung
Vereinbarung mit FO und RhB: Ausbauten Surselva	Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der Furka-Oberalpbahn (FO) und den Rhätischen Bahnen (RhB) andererseits über die Werke Ausbauten Surselva
Vereinbarung mit BT: Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) andererseits
Vereinbarung mit SOB: Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der Schweizerischen Südostbahn (SOB) andererseits
Vereinbarung mit SBB: Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) andererseits
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) ²⁵
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) ²⁶
Vereinbarung mit BLS AG und SBB: Streckenausbauten Achse Lötschberg	Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der BLS AG 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)

²⁵ Nachträge nicht im Bundesblatt publiziert.

²⁶ Nachträge nicht im Bundesblatt publiziert.

Weisungen des Departements

Gestützt auf die Alpentransit-Verordnung hat das UVEK zudem die NEAT-Controlling-Weisung (NCW) erlassen, die regelmässig angepasst wird.

Übersicht über die 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 (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
08.304	Standesinitiative Tessin (20.02.2008) Bundespolitik für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene
08.305	Standesinitiative Uri (25.02.2008) Raschere Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene
08.3313	Nationalrat Postulat Allemann Evi (11.06.2008) Strategie für eine aktive Verkehrsaussenpolitik
08.3406	Nationalrat Interpellation Chevrier Maurice (13.06.2008) Lötschberg. Absichten des Bundesrates
08.5195	Nationalrat Fragestunde. Frage Müri Felix (09.06.2008) Gotthard-Basistunnel

Quelle: Datenbank Curia Vista der Bundesversammlung vom 22.04.2009

Übersicht über Bundesratsbeschlüsse mit Bezug zur NEAT

Datum	Titel Bundesratsbeschluss
23.01.2008	Teilrevision des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen: Beschleunigung grosser Infrastrukturvorhaben Der Bundesrat hat eine Aussprache darüber geführt, wie dem Interesse der Öffentlichkeit an einer fristgerechten und kostengünstigen Realisierung von national bedeutsamen Vorhaben besser Rechnung getragen werden könnte. Die bisherige Praxis des Bundesverwaltungsgerichts zur aufschiebenden Wirkung gewichtet nach seiner Auffassung die Interessen der Beschwerdeführer zu stark. Deshalb soll die Zulässigkeit der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde im Beschaffungsgesetz genauer umschrieben werden. Der Bundesrat beauftragte das UVEK, seinen Vorschlag weiter konkretisieren. Der Bundesrat misst der Anpassung Dringlichkeit zu, da bei der NEAT in den nächsten Jahren noch einige grosse Baulose zu vergeben sind.
30.05.2008	Vorentwurf und erläuternder Bericht zur Totalrevision über das öffentliche Beschaffungswesen, Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens Der Bundesrat eröffnet die Vernehmlassung zur Revision des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen. In der Vernehmlassungsvorlage sind unter anderem NEAT-relevante Elemente enthalten (Berücksichtigung öffentlicher Interessen bei der Gewährung der aufschiebenden Wirkung, Durchführung öffentlicher Offertöffnungen, Verzicht auf reine Abgebotsrunden und Erleichterung des Abbruchs des Vergabeverfahrens)
10.09.2008	Brief an Regierung des Kantons Tessin Der Bundesrat hat auf ein Schreiben der Tessiner Kantonsregierung geantwortet, in dem diese u.a. eine mangelnde Sensibilität im Zusammenhang mit dem Alptransit-Bau moniert hatte (Vertragssprache Bauhauptlos Ceneri-Basistunnel). Er weist u.a. darauf hin, dass die ATG mit ihrer Beschwerde ans Bundesgericht die Klärung einer Grundsatzfrage anstrebt und nicht die Diskriminierung einer Sprachregion.
12.11.2008	Antwort auf Stellungnahme der NAD zur Vernehmlassung zur Revision des öffentlichen Beschaffungswesens Der Bundesrat hat auf eine Stellungnahme der NAD zur Revision des öffentlichen Beschaffungswesens geantwortet. Die Bemerkungen der NAD werden im Rahmen der Auswertung der gesam-

Datum	Titel Bundesratsbeschluss
	ten Vernehmlassungsergebnisse mitberücksichtigt. Zudem hat er eine Frage der NAD hinsichtlich der zeitlichen Auswirkungen des im Vernehmlassungsvorschlag vorgesehenen Instanzenzugs bei Nichtgewährung der aufschiebenden Wirkung beantwortet.
26.11.2008	NEAT. Reservefreigabe und Nachtrag 2 zur Vereinbarung vom 27. August 2003 hinsichtlich der Betriebsvorbereitung auf der Lötschberg-Achse: Aufhebung der Kostendächer Der Bundesrat hat den Anhang zur Vereinbarung mit der BLS AG über die Betriebsvorbereitung der Lötschberg-Achse angepasst und 2,16 Millionen Franken aus den NEAT-Reserven freigegeben. Damit wird der Koordinationsaufwand der BLS zwischen den verschiedenen beteiligten Unternehmen bei der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels gedeckt.
26.11.2008	NEAT. Voranschlagskrediterhöhung Der Baufortschritt in den Teilabschnitten Faido und Erstfeld des Gotthard-Basistunnel ist markant höher als prognostiziert. Die Piora-Zone konnte in der Oströhre im Herbst 2008 problemlos durchquert werden, die Ausbrucharbeiten kommen rascher voran als vorgesehen. Im Teilabschnitt Erstfeld wurde im April 2008 mit dem Ausbruch begonnen. Bis Ende Oktober wurde bereits ein Vorsprung von rund 3 Monaten auf das Terminprogramm erreicht. Dies hat zur Folge, dass der für das Jahr 2008 budgetierte Voranschlagskredit für die Begleichung der Unternehmerrechnungen angepasst wird. Der Bundesrat hat gestützt auf seine Kompetenz im FinöV-Fondsreglement eine Erhöhung des Voranschlagskredits von 70 Millionen auf neu 1,216 Milliarden Franken bewilligt.
09.12.2008	Aussprachepapier. Gründung der BLS Netz AG Der Bund wird die Mehrheit der neu zu gründenden BLS Netz AG übernehmen. Die BLS Netz AG soll im ersten Halbjahr 2009 rückwirkend auf den 1. Januar gegründet werden. In diese Gesellschaft wird die BLS AG ihre gesamte Bahninfrastruktur einbringen, einschliesslich des Lötschberg-Basistunnels. Es ist vorgesehen, dass der Bund in einem ersten Schritt 50,1 Prozent des Aktienkapitals erhält. Der Bundesrat hat das UVEK und das EFD zu Verhandlungen über einen Aktionärsbindungsvertrag mit der BLS und dem Kanton Bern beauftragt. Der ausgehandelte Vertrag muss dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt werden. Gestützt auf diesen Vertrag wird der Bund seine Beteiligung später weiter erhöhen.

Quelle: NEAT-relevante Bundesratsbeschlüsse

Übersicht über die Ereignisberichte der Ersteller

Datum	Urheber, Nummer-Titel
13.02.2008	ATG: Ereignisbericht Nr. 60 Situation des Vortriebs Bauarbeiten Tunnel Faido in Richtung Sedrun, Bericht per 31. Januar 2008
13.10.2008	ATG: Ereignismeldung Nr. 14 Gotthard Basistunnel, Teilabschnitt Sedrun, Unerwartetes Bau- grundverhalten im Bereich der Störzonen 50/50b
<i>Quelle:</i> Ereignisberichte der Erstellergesellschaften	

Übersicht über die Prüfungen und Notizen der EFK

Datum	Titel
25.01.2008	Finanzierung des European Train Control System (ETCS)
31.01.2008	Gründung der BLS Infrastrukturgesellschaft – Überführung der BLS AT in die BLS Netz AG
04.04.2008	Stellungnahme zu NEAT-Standbericht 2007/II des BAV (1. Juli–31. Dezember 2007)
04.04.2008	Auswertung der Prüfberichte 2007 der Kontrollinstanzen NEAT
02.10.2008	Stellungnahme zu NEAT-Standbericht 2008/I des BAV (1. Januar–30. Juni 2008)
27.10.2008	Umstrukturierung zur BLS Netz AG
16.12.2008	Koordinationssitzung mit den Kontrollinstanzen AlpTransit
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)
<i>Quelle:</i> Prüfberichte und Notizen der EFK zuhanden der NAD	

Übersicht über die Prüfungen des BAV

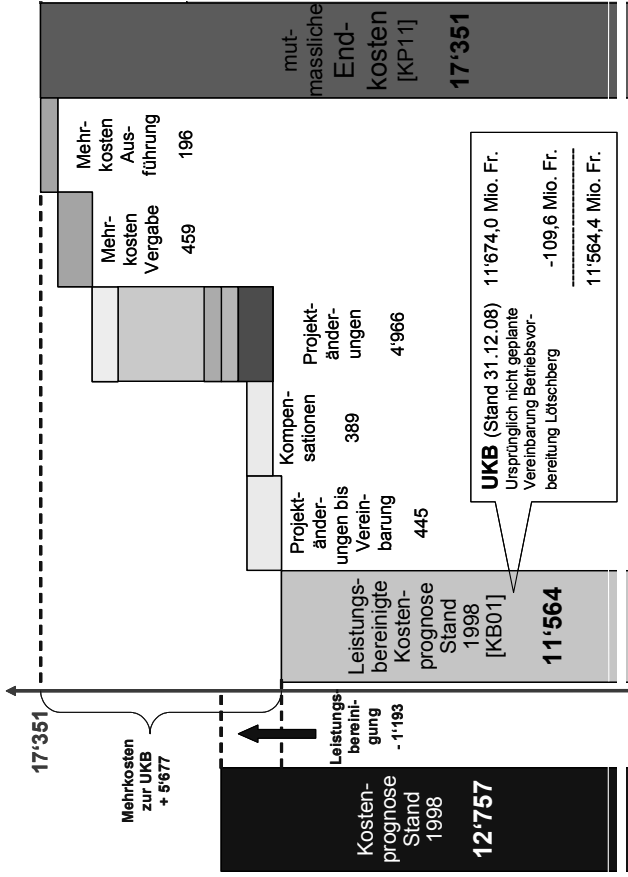
Datum	Titel
02.04.2008	SBB: Bahntechnik, Vereinbarung Bund–SBB, Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung Achse Gotthard
03.04.2008	ATG: Bahntechnik Achse Gotthard, Werkvertragliche Abmachungen und Planungen des BT-Unternehmers
25.04.2008	ATG: Teuerung, Bauarbeiten Tunnel Erstfeld
06.05.2008	ATG: Risiken Baugrund, Baulogistik, Bautechnik Achse Gotthard, GBT Süd
09.10.2008	ATG: Teuerung, Bauarbeiten Fensterstollen Sigirino
03.11.2008	ATG: Risiken Baugrund, Baulogistik, Bautechnik Achse Gotthard, Sedrun, Faido
15.01.2009	ATG: Festlegen der NEAT-Indexteuerung, Bauarbeiten Portalzone Vigana
<i>Quelle:</i> Prüfberichte des BAV	

Zusammensetzung der leistungsbereinigten Projektkostenprognose der Ersteller Ende 2008: Tabelle

Werke leistungsbereinigt	Ursprüngliche Kostenbezugs- basis 1998	Projekt- änderungen bis zu den Vereinbarungen	1998	1998	Kompen- sationen	Projekt- änderungen	Minderkosten Vergabe	Mehr-/ Minderkosten	Mehr-/ Ausführung	Projektkosten- prognose	Teuerung insgesamt	Projektkosten- prognose
Preisstand	1998	1998	1998	1998	1998	1998	Kreditfreigabe	Vortrag	aktuell	effektiv	1998	1998
Projektaufsicht	76,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19,57	2,43	0,00	100,36	2,36	98,00	
Achse Lötschberg	3 214,00	80,71	-126,20	-263,0	-58,00	897,59	158,38	0,00	4 977,18	730,43	4 246,76	
Achse Gotthard	7 716,00	352,93	-263,0	-58,00	958,57	3 591,29	284,53	195,99	13 536,02	1 658,28	11 877,74	
– davon Ceneri-Basistunnel	1 392,54	40,50				958,57	-137,17	6,70	2 478,13	274,99	2 203,14	
Ausbau Surselva	123,00	0,00	0,00	0,00	-10,12	-1,28	0,00	113,66	2,07	111,60		
Anschluss Ostschweiz	99,40	0,00	0,00	0,00	-0,00	-0,00	-0,00	103,73	4,33	99,40		
– davon Zimmerberg-Basistunnel	99,40	0,00	0,00	0,00	-0,00	-0,00	-0,00	103,73	4,33	99,40		
– davon Hirzel-Tunnel	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,00	-0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
Ausbauten St. Gallen-Arth-Goldau	86,00	11,51	0,00	0,00	4,02	-0,70	0,00	105,41	4,59	100,82		
Streckenausbauten Achse Lötschberg	250,02	0,00	0,00	0,00	1,74	15,19	-0,16	420,84	44,45	376,39		
Streckenausbauten Achse Gotthard	0,00	0,00	0,00	0,00	440,30	-0,25	0,02	442,40	2,33	440,07		
Total AlpTransit ohne Reserven	11 564,02	445,15	-389,20	4 966,66	458,30	195,86	19 799,62	2 448,83	17 350,78			
Reserven	3 139,98								1 749,22			
Gesamtvorhaben AlpTransit	14 704,00								19 100,00			

Quelle: NEAT-Standbericht des BAV 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, Beilagen

Zusammensetzung der leistungsbereinigten Projektkostenprognose der Ersteller Ende 2008: Abbildung



Zahlen: in Millionen Franken, Preisstand: 1998, Stand: 31.12.2008

Quelle: NEAT-Standbericht des BAV 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, Beilage

Entwicklung der Projektkostenprognose der Ersteller und des BAV 1998–2007 (nicht leistungsbereinigt) und 1998–2008 (leistungsbereinigt)

Werke	1998	Δ 1998–2001	2001	Δ 2001–2002	2002	Δ 2002–2003	1998	Δ 2003–2004	2004
Preisstand	1998	1998	1998	1998	1998	1998	1998	1998	1998
Projektaufsicht	76	+12	88		88			+10	98
Achse Lötschberg	3 214	+448	3 662	+220	3 883	+273		+99	4 255
Achse Gotthard	7 716	+1 053	8 769	+22	8 791	+820		+436	10 046
– davon Ceneri-Basistunnel	1 393	+516	1 908	+3	1 911	+124		+1	2 035
Ausbau Surselva	123	–9	114	–3	112	+0		–0	112
Anschluss Ostschweiz	992	–39	953		953	+1		–19	934
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	86	+9	95	+4	99	+3		–1	101
Streckenausbauten übriges Netz	550		550	–20	530	+110		+161	800
– davon Lötschberg	250								360
– davon Gotthard	300								440
Projektkosten gemäss Ersteller	12 757	+1 475	14 232	+224	14 455	+1 206		+685	16 346
Weitere Kostenpositionen nach BAV						+150		–150	
Projektkosten gemäss BAV	12 757	+1 475	14 232	+224	14 455	+1 356		+535	16 346
Risikoanalyse Chancen									–100
Risikoanalyse Gefahren									1 100
Über-/Unterdeckung durch NGK²⁷	1 947		472		249				–742
<i>Quelle:</i> NEAT-Standberichte des BAV seit 1998 (in Millionen. Franken, Preisstand 1998, gerundet)									

²⁷ 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
Streckenbauten 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
Weitere Kostenpositionen nach BAV ²⁸				+300	300	+1 055	1 353
Projektkosten gemäss BAV²⁹	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 NGK³⁰	–742		–828		–1 582		–4 196
<i>Quelle:</i> NEAT-Standberichte des BAV seit 1998 (in Millionen. Franken, Preisstand 1998, gerundet)							

²⁸ Durch BAV ergänzte Kostenpositionen, welche in den Prognosen der Ersteller nicht enthalten sind, aber in deren Risikoanalyse ausgewiesen werden.

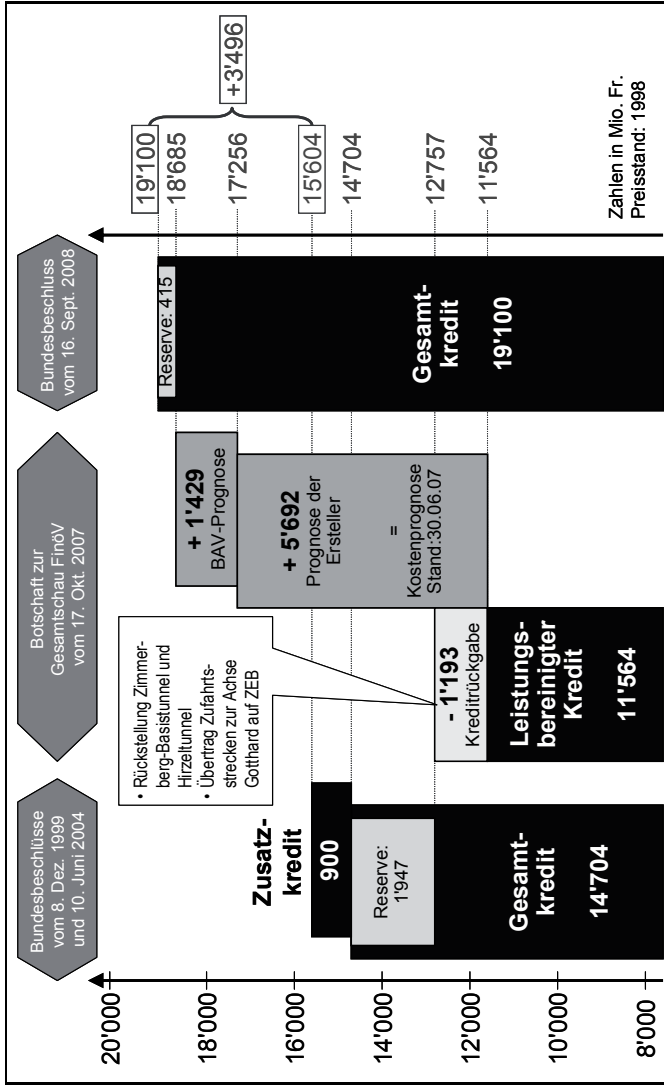
²⁹ Nach Einschätzung BAV mit grösster Wahrscheinlichkeit zu erwartende Gesamtkosten bis Projektende.

³⁰ Basierend auf Projektkosten gemäss BAV.

Werke am 16.09.2008 leistungsbereinigt		1998	Δ 1998–2008	2008
		leistungsbereinigt		leistungsbereinigt
Preisstand		1998	1998	1998
Projektaufsicht		76	+22	98
Achse Lötschberg		3 214	+1 033	4 247
Achse Gotthard		7 716	+4 162	11 878
– Gotthard-Basistunnel		6 323	+3 352	9 675
– Ceneri-Basistunnel		1 393	+810	2 203
Ausbau Surselva		123	–11	112
Anschluss Ostschweiz		99	0	99
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau		86	+15	101
Streckenausbauten übriges Netz, Achse Lötschberg		250	+126	376
Streckenausbauten übriges Netz, Achse Gotthard		0	+440	440
Projektkosten gemäss Ersteller		11 564	+5 787	17 351
Weitere Kostenpositionen gemäss BAV ³¹			+1 344	1 334
Projektkosten gemäss BAV³²		11 674	+7 121	18 685
Risikoanalyse Chancen				–1 500
Risikoanalyse Gefahren				1 700
Über-/Unterdeckung durch NGK³³		+3 140		+415
<i>Quelle: NEAT-Standberichte des BAV seit 1998 (in Millionen Franken, Preisstand 1998, gerundet)</i>				

³¹ Durch BAV ergänzte Kostenpositionen, welche in den Prognosen der Ersteller nicht enthalten sind, aber in deren Risikoanalyse ausgewiesen werden.
³² Nach Einschätzung BAV mit grösster Wahrscheinlichkeit zu erwartende Gesamtkosten bis Projektende.
³³ Basierend auf Projektkosten gemäss BAV.

Entwicklung des NEAT-Gesamtkredits bis zum Bundesbeschluss vom 16. September 2008



Quelle: NEAT-Standbericht des BAV 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008

Entwicklung des NEAT-Gesamtkredits seit 1998

Verpflichtungskredite	BB 08.12.99 (Parlament)	Änderung 03.07.01	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
Achse Lötschberg	2 754	+460	3 214	+165	3 379	+366
Achse Gotthard	6 612	+1 104	7 716	+213	7 929	-0
Ausbau Surselva	105	+18	123	123	123	123
Anschluss Ostschweiz	850	+142	992	992	992	992
Ausbauten St. Gallen-Arth-Goldau	74	+12	86	91	91	+0
Streckenausbauten übriges Netz	471	+79	550	-20	530	+110
Reserven	1 669	+278	1 947	-378	1 569	-476
NEAT-Gesamtkredit	12 600		14 704		15 604	15 604
siehe Anmerkungen	1	2	3	4	5	6

Quelle: Zusammenstellung aufgrund Angaben in den NEAT-Standberichten Nr. 9 – 2008/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 – 2008/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	Reservefreigaben (Bundesrat)	Total Zusatzkredite/ Aktualisierung (Parlament)
Projektaufsicht	85	+13	98		98		
Achse Lötschberg	4 311		4 311		4311		
Achse Gotthard	8 553	+4 604	13 157		13 157		
Ausbau Surselva	123	-11	112		112		
Anschluss Ostschweiz	992	-892	100		100		
Ausbauten St. Gallen–Arth–Goldau	91	+10	101		101		
Werk bis 15.09.2008:	692	-692					
Streckenausbauten übriges Netz							
Neues Werk ab 16.09.2008:		+365	365	+2	367		
Streckenausbauten übriges Netz, Achse Lötschberg							
Neues Werk ab 16.09.2008:		+441	441		441		
Streckenausbauten übriges Netz, Achse Gotthard							
Reserven	757	-342	415	-2	413	-2 093	
NEAT-Gesamtkredit	15 604	+3 496	19 100		19 100		+4 396
siehe Anmerkungen	10		11		12	13	14

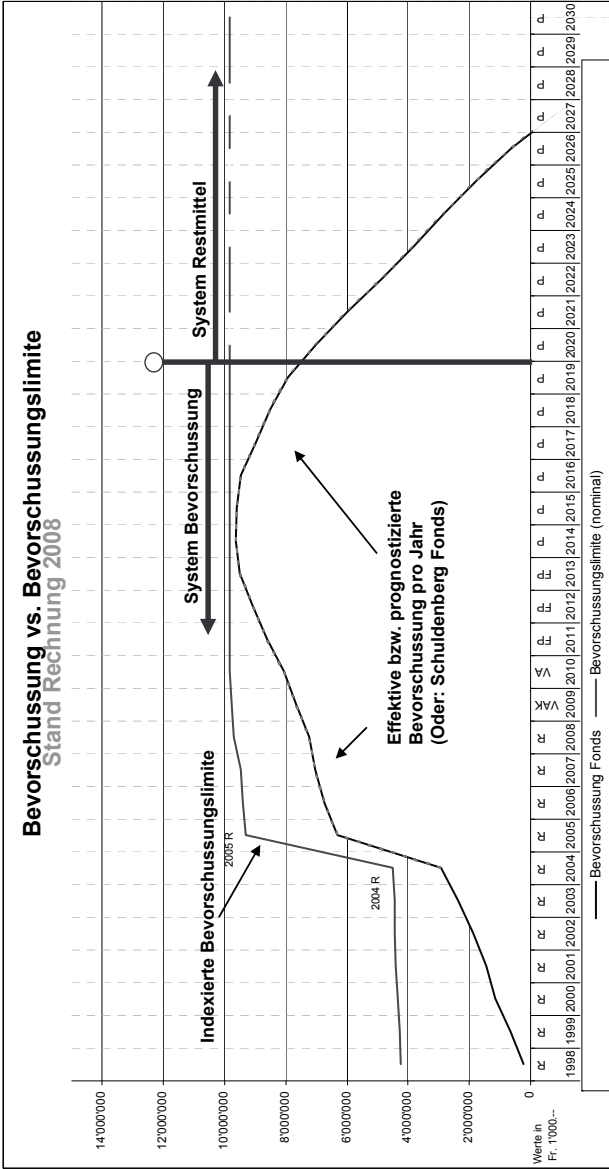
Quelle: Zusammenstellung aufgrund Angaben in den NEAT-Standberichten Nr. 9 – 2008/II des BAV und den Alpentransit-Finanzierungsbeschlüssen seit 1999 (in Millionen Franken, Preisstand 1998, gerundet)

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 ZIWI (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 [BB1 2003 6543], Anhang 7
- 3 Bundesratsbeschluss vom 21. August 2002
 - 1. Reservefreigabe durch den Bundesrat
 - Reduktion Reserven um 395 Mio. Franken (Aufstockung Löttschberg Achse +390 Mio, Aufstockung St. Gallen–Arth–Goldau +5 Mio)
 - Kreditverschiebung von Streckenausbauten übriges Netz –20 Mio. zu Löttschberg Achse +20 Mio.
- 4 Bundesratsbeschluss vom 27. August 2003
 - 2. Reservefreigabe durch den Bundesrat
 - Reduktion Reserven um 378 Mio. Franken (Aufstockung Löttschberg-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 Löttschberg 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 Projektaufischt +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 *Total der Reservefreigaben, vom Bundesrat beschlossen*
 - Total der Freigaben aus den Reserven (seit der Anpassung NGK an NTI am 3. Juli 2001): rund 2,093 Mrd. Franken
- 14 *Total der Zusatzkredite bzw. Aktualisierung des NGK, vom Parlament beschlossen*
 - Total der Zusatzkredite (seit der Anpassung NGK an NTI am 3. Juli 2001): rund 4,396 Mrd. Franken

Fondssimulation Stand Rechnung 2008



Quelle: NEAT-Standbericht des BAV 2008/II, 1. Juli–31. Dezember 2008, Hauptbericht

Zuständigkeiten bei der Verwirklichung der NEAT

Das Parlament bestellt die NEAT und nimmt die Oberaufsicht über die Verwirklichung des Projekts, das im Alpentransit-Beschluss³⁴ 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.

Der *Bundesrat* ist für den gesamten Vollzug des Alpentransitrechts und -auftrags verantwortlich. Er setzt die Aufträge des Parlaments um. Er ist verantwortlich für die strategische Projektauficht.³⁵ In Vereinbarungen mit den Erstellern und den Bahnen hat er die bestellten Leistungen vertraglich festgehalten.³⁶ Mit der Alpentransit-Verordnung (AtrAV)³⁷ hat er die Aufgaben und Kompetenzen der verschiedenen Projektbeteiligten geregelt. Der Bundesrat bewirtschaftet zudem gemäss Alpentransit-Finanzierungsbeschluss³⁸ den NEAT-Gesamtkredit (NGK). Er kann namentlich den Gesamtkredit um die ausgewiesene Teuerung, die Mehrwertsteuer und die Bauzinsen erhöhen, unter bestimmten Bedingungen Freigaben aus dem Verpflichtungskredit Reserven des NGK vornehmen, die Verpflichtungskredite in Tranchen freigeben, geringfügige Verschiebungen zwischen den einzelnen Verpflichtungskrediten des NGK vornehmen sowie innerhalb des Gesamtkredits 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.³⁹

³⁴ Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss, SR **742.104**).

³⁵ Art. 19 Abs. 1 des Alpentransit-Beschlusses.

³⁶ Vereinbarungen des Bundes vom 5. Juli 2000 mit der SBB AG, mit der ATG, mit der BLS AG und mit der BLS AT (BBI **2000** 5591).

³⁷ Verordnung vom 28. Februar 2001 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Verordnung, AtrAV; SR **742.104.1**).

³⁸ Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss; BBI **2008** 8555).

³⁹ 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 die Basistunnel sind die Ersteller die AlpTransit Gotthard AG (ATG) bzw. BLS AlpTransit AG (BLS AT). Die SBB AG bzw. die BLS AG haben alle zur Projektierung und zum Bau der bestellten Infrastruktur erforderlichen Rechte und Pflichten an ihre Tochtergesellschaften ATG bzw. BLS AT übertragen.⁴⁰ Die Einflussnahme der SBB AG bzw. der BLS AG auf ihre Tochtergesellschaften beschränkt sich auf die der Generalversammlung gesetzlich zugewiesenen Kompetenzen.⁴¹ Die ATG bzw. BLS AT 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.⁴² 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 Beschaffungswesen⁴³. Dazu setzen sie die gesetzlichen Vorschriften nach den Regeln der geltenden Technik um.

Die Verantwortung für die Risiken liegt grundsätzlich bei den Erstellergesellschaften. Davon ausgenommen sind bestimmte Risikobereiche, für die der Bund die Verantwortung trägt.⁴⁴

⁴⁰ Art. 4 Abs. 1 der Vereinbarungen mit der SBB AG bzw. mit der BLS AG.

⁴¹ Art. 6 Abs. 1 der Vereinbarungen mit der SBB AG bzw. mit der BLS AG.

⁴² Art. 4 Abs. 1 der Vereinbarungen mit der ATG bzw. mit der BLS AT.

⁴³ 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).

⁴⁴ Art. 5 Abs. 2 der Vereinbarungen des Bundes mit der ATG bzw. der Vereinbarungen des Bundes mit der BLS AT.