

Bericht

der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte zuhanden der Finanzkommissionen, der Geschäftsprüfungskommissionen und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen betreffend Oberaufsicht über den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) im Jahre 2004

vom 27. April 2005

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben die Ehre, Ihnen gestützt auf Artikel 20 Absatz 5 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss, SR 742.104) den Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte über ihre Tätigkeit im Jahre 2004 zu unterbreiten und bitten Sie, ihn zur Kenntnis zu nehmen.

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

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

27. April 2005

Im Namen der NEAT-Aufsichtsdelegation
der eidgenössischen Räte

Der Präsident: Thomas Pfisterer, Ständerat

Der Vizepräsident: Otto Laubacher, Nationalrat

Zusammenfassung

Aufsicht über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

Die NEAT-Aufsichtsdelegation beurteilt im Rahmen ihrer Oberaufsicht, ob der Bundesrat seine Aufsichtsfunktion im Bereich der NEAT wahrnimmt. Die Oberaufsicht durch die NEAT-Aufsichtsdelegation ist selektiv und setzt Schwerpunkte, die Aufsicht durch den Bundesrat ist hingegen umfassend und abschliessend. NEAT-Aufsichtsdelegation stehen keine Entscheid- oder Weisungsbefugnisse zu. Sie kann Beanstandungen und Empfehlungen direkt an den Bundesrat richten oder über die Finanzkommissionen (FK), die Geschäftsprüfungskommissionen (GPK), die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) oder die Finanzdelegation (FinDel) verabschieden lassen. Mit Empfehlungen und Beanstandungen übernimmt sie keine Verantwortung für Entscheide und die unmittelbare Aufsicht des Bundesrates über Verwaltung und Dritte. Die unmittelbare Aufsicht und die Weisungsgewalt bleiben ausschliesslich beim Bundesrat.

Berichterstattung der NEAT-Aufsichtsdelegation

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

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

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

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

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

Inhaltliche Schwerpunkte der NEAT-Aufsichtsdelegation

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

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

Rechtliche und politische Grundlagen: Vollzug durch Bundesrat und Departement

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

Kosten: Grundlagen

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

Kosten: Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg

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

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

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

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

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

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

Kosten: Anteil der Bestel­lungsänderungen des Bundes

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

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

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

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

Kosten im Rahmen der Kostengenauigkeit von +/- 15 Prozent

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

Kosten: Umgang mit den Projektänderungen

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

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

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

Kosten: Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Kostenprognose

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

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

Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen

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

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

Kosten: Steuerung durch Knappheit und Zentralisierung der Reserven beim Bundesrat

Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist der Ansicht, dass sich das bestehende System der Reservebewirtschaftung durch den Bundesrat grundsätzlich bewährt hat. Der permanente Kostendruck auf die Projektbeteiligten ist geeignet, eine sparsame Mittelverwendung zu ermöglichen. Er schützt sie auch gegen weitergehende Begehren von Kantonen, Privaten und Unternehmen. Ebenso klar ist aber die volle Verantwortlichkeit des Bundesrates für laufende Massnahmen zur Kostenoptimierungen. Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist der Ansicht, dass das bestehende System nicht geändert werden sollte.

Projekt- und Kostenoptimierungen: Kompensationen der Ersteller

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

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

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

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

Projekt- und Kostenoptimierungen: Anpassungen der Standards durch Bundesbehörden

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

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

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

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

NEAT-Gesamtkredit: Unterdeckung und Finanzierungsbedarf

Die mutmasslichen Endkosten per Ende 2004 übersteigen den am 10. Juni 2004 vom Parlament aufgestockten NEAT-Gesamtkredit (inklusive Reserven) von 15,604 Milliarden (Preisstand 1998). Die Unterdeckung bzw. der zusätzliche Finanzierungsbedarf für die NEAT per Ende 2004 beträgt in Bezug auf den NEAT-Gesamtkredit rund 742 Millionen Franken. In Bezug auf die Kredite besteht aus heutiger Sicht ein Kreditbedarf von rund 1,8 Milliarden um eine ausreichende Finanzierung der mutmasslichen Endkosten inklusive des Mehrkostenrisikos sicherstellen zu können.

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

NEAT-Gesamtkredit: Paradigmawechsel im Umgang mit dem Verpflichtungskredit

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

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

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

Mit der Vorlage zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte bleibt das Investitionsvolumen von 30,5 Milliarden Franken (Preisbasis 1995) gemäss der FinöV-Volksabstimmung von 1998 erhalten. Hingegen wirkt sich die Vorlage auf die zeitliche Verfügbarkeit der FinöV-Mittel aus. Je nach den noch anfallenden Mehrkosten kann es bedeutsam sein, dass die Mittel prioritär für die NEAT verwendet werden. Dies kann darum wichtig sein, weil für die NEAT formell-rechtlich kein zeitliches Ziel bzw. kein Schlusstermin vorgegeben ist. Die NEAT-Aufsichtsdelegation wird diesen Schwerpunktbereich im Jahr 2005 weiterverfolgen.

Termine

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ceneri-Basistunnel

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

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

Die NEAT-Aufsichtsdelegation hält fest, dass

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

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

Geologie

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

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

Eisenbahntechnik

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

ETCS Level 2

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

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

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

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

Vorbereitungen zur Inbetriebnahme auf der Lötschberg-Achse

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

Betrieb der NEAT

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

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

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

Bahnstromversorgung

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

Vergaben und Nachforderungen

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

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

Materialpreise für Zement und Stahl

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

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

Arbeitsicherheit und -bedingungen auf den NEAT-Baustellen

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

NEAT-Anschlüsse: Linienführung im Kanton Uri

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

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

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

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

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

NEAT-Zufahrtstrecken im Inland

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

NEAT-Zufahrtstrecken im Ausland

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

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

Prüfungen der Eidgenössischen Finanzkontrolle und des BAV

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

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

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3096
Abkürzungsverzeichnis	3113
I. Einleitung	3115
1 Aufsicht über die Neue Alpentransversale (NEAT)	3115
1.1 Verhältnis der parlamentarischen Aufsicht (Oberaufsicht) zur bundesrätlichen Aufsicht über die NEAT	3115
1.2 Handlungsgrundsätze zur Arbeitsweise und zur Koordination der Oberaufsicht über die Neue Alpentransversale (NEAT)	3116
1.3 NEAT-Aufsichtsdelegation	3116
1.3.1 Zusammensetzung	3116
1.3.2 Tätigkeitsaufwand	3117
1.3.3 Briefe und Anfragen von Privatpersonen und Organisationen	3118
1.3.4 Berichterstattung der NEAT-Aufsichtsdelegation	3119
1.3.5 Inhaltliche Schwerpunkte der NEAT-Aufsichtsdelegation	3121
II. Schwerpunkte	3123
2 Steuerung des NEAT-Projekts	3123
2.1 Rechtliche und politische Grundlagen	3123
2.1.1 Beschlüsse des Parlaments	3123
2.1.2 Stellenwert der Oberaufsicht über die NEAT	3124
2.1.3 Vollzug durch Bundesrat und Departement	3124
2.2 Steuerungsfaktoren: Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine	3125
3 Kosten	3127
3.1 Grundlagen	3127
3.2 Entwicklung der mutmasslichen Endkosten	3129
3.3 Kostenanstieg seit 1998 und seit Ende 2003	3130
3.3.1 Übersicht Kostenanstieg bei der NEAT insgesamt	3130
3.3.2 Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg bei der NEAT insgesamt	3131
3.3.3 Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg auf der Achse Lötschberg	3132
3.3.4 Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg auf der Achse Gotthard	3135
3.3.5 Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg bei den Streckenausbauten übriges Netz (Betriebsvorbereitungen Lötschberg)	3138
3.3.6 Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg: Würdigung der NEAT-Aufsichtsdelegation	3139
3.4 Bestellungsänderungen des Bundes: Würdigung der NEAT-Aufsichtsdelegation	3139
3.4.1 Anteil der Bestellungsänderungen des Bundes	3140
3.4.2 Kosten im Rahmen der Kostengenauigkeit von +/- 15 Prozent	3141

3.4.3	Zuständigkeiten beim Änderungswesen	3142
3.4.4	Umgang mit den Änderungen	3143
3.5	Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Kostenprognose	3143
3.5.1	Ermittlung der Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Kostenprognose	3143
3.5.2	Kostenstreuemass	3143
3.5.3	Kostenrisiko	3144
3.5.4	Kostenrisiko: Würdigung der NEAT-Aufsichtsdelegation	3145
3.6	Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen	3146
3.6.1	Teuerungsbegriffe	3146
3.6.2	Entwicklung des NEAT-Teuerungsindex (NTI) seit 1991	3147
3.6.3	Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen: Würdigung der NEAT-Aufsichtsdelegation	3148
3.7	Schätzung der effektiven Kosten der NEAT bis Projektende	3148
4	System der Kostensteuerung	3150
4.1	Verpflichtung der Ersteller zur haushälterischen Mittelverwendung	3150
4.2	Steuerung durch Knappheit und Zentralisierung der Reserven beim Bundesrat	3151
5	Projekt- und Kostenoptimierungen	3153
5.1	Kompensationen der Ersteller	3153
5.1.1	Kompensationen Achse Lötschberg	3154
5.1.2	Kompensationen Achse Gotthard	3154
5.1.3	Anpassungen der Standards durch die Bundesbehörden	3155
5.2	Ettappierung der Projekte und Verzicht auf Projektteile durch das Parlament	3156
6	NEAT-Gesamtkredit und FinöV-Fonds	3158
6.1	Unterdeckung und Finanzierungsbedarf	3158
6.2	Paradigmawechsel im Umgang mit dem Verpflichtungskredit	3160
6.3	Verpflichtungskredite: NEAT-Gesamtkredit	3162
6.3.1	Zusatzkredit zum NEAT-Gesamtkredit und teilweise Freigabe der Objektkredite durch das Parlament	3162
6.3.2	Objektkredit Reserven und teilweise Freigabe aus dem Objektkredit Reserven durch den Bundesrat	3163
6.3.3	Verschiebungen zwischen den Objektkrediten durch den Bundesrat	3164
6.4	Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)	3165
6.4.1	Änderung der Finanzierung – Priorität für die NEAT	3165
6.4.2	Ergebnisse der Fondssimulation per Ende März 2005	3165
6.4.3	Auswirkungen der Entlastungsprogramme 2003 und 2004	3166
6.5	Zahlungskredite	3167
6.5.1	Rechnung 2004 zu den Zahlungskrediten NEAT	3167
6.5.2	Voranschlag und Nachträge 2005 zu den Zahlungskrediten NEAT	3168
6.5.3	Liquiditätsplanung Zahlungskredite NEAT	3168
7	Termine	3169
7.1	Termine Gotthard-Achse	3169
7.2	Termine Lötschberg-Achse	3170

7.3 Termine übrige Werke	3171
7.4 Genauigkeit der Terminprognose	3171
7.5 Zielkonflikt zwischen Termin- und Kostenzielen	3172
8 Ceneri-Basistunnel	3172
8.1 Nutzung des Tunnels sowie Projektstand und Linienführung	3172
8.2 Finanzielle Aspekte	3173
8.3 Etappierungsmöglichkeiten	3174
8.4 Tunnelsystem	3175
8.5 Entwässerungssystem	3176
8.6 Ausschreibungsunterlagen	3176
9 Geologie	3176
9.1 Geologie Gotthard-Achse	3177
9.1.1 Geologie Faido	3177
9.1.2 Geologie Bodio	3178
9.2 Geologie Lötschberg-Achse	3178
10 Eisenbahntechnik	3179
10.1 Kosten der Eisenbahntechnischen Ausrüstung - Mehrkosten	3179
10.2 ETCS Level 2 (European Train Control System) und Ausrüstung Rollmaterial	3181
11 Vorbereitungen zur Inbetriebnahme auf der Lötschberg-Achse	3184
12 Betrieb der NEAT	3186
12.1 Betriebliche Plattformen und Modell-Fahrpläne	3186
12.2 Angebots- und Betriebskonzept auf der Lötschberg-Achse	3186
12.3 Angebots- und Betriebskonzept auf der Gotthard-Achse	3187
12.4 Bahnstromversorgung	3188
13 Vergaben und Nachforderungen	3189
13.1 Vergaben	3189
13.1.1 Berücksichtigung des billigsten Anbieters bei den grossen Baulosen am Gotthard und Lötschberg	3189
13.1.2 Loseinteilung und Klumpenrisiko	3190
13.2 Nachforderungen	3190
13.2.1 Verfahren und Haltung der Bundesbehörden und Ersteller	3190
13.2.2 Informationspraxis der NEAT-Aufsichtsdelegation	3191
13.2.3 Insolvenzrisiko und Bonitätsprüfung	3192
14 Materialpreise für Zement und Stahl	3192
14.1 Untersuchung der NEAT-Zementpreise	3192
14.2 Stahlpreisentwicklung	3194
15 Arbeitssicherheit und –bedingungen auf den NEAT-Baustellen	3195
15.1 Arbeitssicherheit	3195
15.2 Arbeitsbedingungen	3196

16 NEAT-Anschlüsse	3198
16.1 Verknüpfung mit der Stammlinie im Kanton Uri	3198
16.2 Visiun Porta Alpina	3201
16.3 NEAT-Zufahrtsstrecken im Inland	3201
16.4 NEAT-Zulaufstrecken im Ausland	3202
16.4.1 Nördliche und östliche Zufahrtstrecken aus Deutschland	3202
16.4.2 Südliche Zufahrtstrecken aus Italien	3204
III. Ordentliche Geschäfte	3206
17 Beschlüsse des Bundesrates, Berichte des BAV und der Eidgenössischen Finanzkontrolle	3206
17.1 Beschlüsse des Bundesrates	3206
17.2 NEAT-Standberichte des BAV	3207
17.3 Ereignismeldungen der Ersteller und Betreiber	3207
17.4 Berichte der EFK	3208
17.4.1 Prüfung des Werkvertrags der BLS AT mit der ARGE Ferden für den Rohbau des Basistunnels Süd	3208
17.4.2 Prüfung Organisation ATG und Projekt Ceneri-Basistunnel	3208
17.4.3 Analyse der Berichte der Prüfungsorgane per 2004 und Koordinationssitzung mit den Prüforganen	3209
17.5 Sonder- und Ergänzungsprüfungen des BAV	3209
Anhänge	
1. Übersicht über die Empfehlungen der NEAT-Aufsichtsdelegation an den Bundesrat 2004	3210
2. Verzeichnis der erwähnten Rechtsgrundlagen	3211
3. Verzeichnis der erwähnten Botschaften und Berichte des Bundesrates	3213
4. Liste der NEAT-bezogenen Bundesratsbeschlüsse 2004	3214
5. Liste der Ereignismeldungen in der Berichtsperiode (bis April 2005)	3215
6. Handlungsgrundsätze zur Arbeitsweise und Koordination der Oberaufsicht über die Neue Alpen-Transversale (NEAT)	3216
7. Entwicklung von der ursprünglichen Kostenbezugsbasis zu den mutmasslichen Endkosten per 31. Dezember 2004	3223
8. Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds): Simulation BAV (Stand 24. März 2005)	3225
9. Entwicklung der Objektkredite inklusive des Objektkredits Reserven von 1998 bis Ende 2004	3226
10. Risikoanalyse des BAV per Ende 2004	3228
11. Übersicht über die Feststellungen, Beurteilungen und Empfehlungen der NAD in Tätigkeitsberichten 1999–2003	3231
12. Neue Alpentransversale (NEAT): Übersicht über die wichtigsten Aufsichts-, Kontroll- und Vollzugsverantwortlichen	3262

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
AG-IBN-G	Arbeitsgruppe Inbetriebnahme Gotthard
AG-IBN-L	Arbeitsgruppe Inbetriebnahme Lötschberg
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ArG	Arbeitsgesetz
ATG	AlpTransit Gotthard AG
AtraV	Alpentransit-Verordnung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFM	Bundesamt für Migration
BFS	Bundesamt für Statistik
BLS	BLS Lötschbergbahn AG
BLS AT	BLS AlpTransit AG
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
BWG	Bundesamt für Wasser und Geologie
CBT	Ceneri-Basistunnel
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
ETCS	European Train Control System
FHG	Finanzhaushaltsgesetz
FHV	Finanzhaushaltsverordnung
FinöV	Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs
FinöV-Fonds	Fonds für Eisenbahngrossprojekte
GBT	Gotthard-Basistunnel
GPDel	Geschäftsprüfungsdelegation der eidgenössischen Räte
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railways
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 (KPA)
KVF	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
LBT	Lötschberg-Basistunnel
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

MGB	Matterhorn Gotthard Bahn AG
MFS	Multifunktionsstelle
MWST	Mehrwertsteuer
NAD	NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte
NBS	Neubaustrecke
NCW	NEAT-Controlling-Weisung
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NGK	NEAT-Gesamtkredit
NTI	Neuer NEAT-Teuerungsindex
PGV	Plangenehmigungsverfügung
PK-UT	Paritätische Berufskommission Untertagbau
PO SiB-AT	Projektorganisation Sicherheitsbericht AlpTransit
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
TBT-AT	Technisches Begleiteteam AlpTransit
TU	Totalunternehmer
UKB	Ursprüngliche Kostenbezugsbasis
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VoeB	Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen
VöV	Verein öffentlicher Verkehr
Weko	Eidg. Wettbewerbskommission
ZBT	Zimmerberg-Basistunnel
ZIW	Zürcher Index für Wohnungsbaukosten

Bericht

I. Einleitung

1 Aufsicht über die Neue Alpentransversale (NEAT)

1.1 Verhältnis der parlamentarischen Aufsicht (Oberaufsicht) zur bundesrätlichen Aufsicht über die NEAT

Gemäss Artikel 20 Absatz 3 des Alpentransit-Beschlusses (SR 742.104) obliegt die Oberaufsicht der Bundesversammlung der NEAT-Aufsichtsdelegation. Sie überwacht im Rahmen der begleitenden und nachträglichen parlamentarische Aufsicht (Finanzoberaufsicht und Verwaltungskontrolle) die Verwirklichung der Neuen Alpentransversalen (NEAT) in Bezug auf die Einhaltung der Kosten und Termine, der Kredite und vom Bund bestellten Leistungen sowie der rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen. Gegenstand der Überwachung ist auch die Prüfung der Ausgestaltung von Projekt- und Aufsichtsorganisation und die Wahrnehmung der Aufsichts- und Steuerungsfunktionen durch die zuständigen Aufsichtsbehörden.

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

Der NEAT-Aufsichtsdelegation stehen keine Entscheid- oder Weisungsbefugnisse zu. Sie kann Beanstandungen und Empfehlungen direkt an den Bundesrat richten oder über die Finanzkommissionen (FK), die Geschäftsprüfungskommissionen (GPK), die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) oder die Finanzdelegation (FinDel) verabschieden lassen. Mit Empfehlungen und Beanstandungen übernimmt die NEAT-Aufsichtsdelegation keine Verantwortung für Entscheide und die unmittelbare Aufsicht des Bundesrates über Verwaltung und Dritte. Die unmittelbare Aufsicht und die Weisungsgewalt bleiben ausschliesslich beim Bundesrat.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist in ihren letzten beiden Tätigkeitsberichten eingehend auf Fragen zum Aufsichtssystem über die NEAT und dessen Optimierung eingegangen. Sie verzichtet an dieser Stelle darauf, ihre früheren Darlegungen wiederzugeben und verweist auf Anhang 13, der einen aktuellen Überblick gibt über die Aufsichts- und Kontrollverantwortlichen, ergänzt durch wichtige Vollzugsverantwortliche, und deren Hauptaufgaben.

1.2

Handlungsgrundsätze zur Arbeitsweise und zur Koordination der Oberaufsicht über die Neue Alpentransversale (NEAT)

Auf Antrag der neuen Präsidenten der Finanzkommissionen befasste sich die Konferenz der Präsidenten der Aufsichtskommissionen und -delegationen (KPA) im Jahre 2004 mit der Frage, ob das System der parlamentarischen Oberaufsicht über die NEAT effizient und widerspruchsfrei sei. Die KPA umfasst die Präsidenten beider GPK, der Geschäftsprüfungsdelegation (GPDel), beider FK, der FinDel und der NEAT-Aufsichtsdelegation. Sie tritt mindestens zweimal jährlich zusammen, übernimmt die materielle Koordination der Prüfungsprogramme und entscheidet über Kompetenzkonflikte. Um die Kompetenzen und Verantwortungen der verschiedenen Kommissionen und Delegationen, die sich mit der NEAT befassen, klarer zu definieren, hat sie in Zusammenarbeit mit den Präsidenten der KVF Handlungsgrundsätze zur Arbeitsweise und zur Koordination der Oberaufsicht über die NEAT aufgestellt. Diese wurden in den betroffenen Kommissionen und Delegationen diskutiert und von der KPA am 6. Dezember 2004 verabschiedet (vgl. Anhang 7).

Die Handlungsgrundsätze lösen das Leitbild der NEAT-Aufsichtsdelegation aus dem Jahre 1999 ab. Sie regeln und konkretisieren

- die Aufgaben der NEAT-Aufsichtsdelegation
- ihre Rechte und die Vertraulichkeit ihrer Arbeit
- die Information der Öffentlichkeit
- die Berichterstattung in den Aufsichtskommissionen (FK und GPK), in den KVF, in der FinDel und im Parlament
- die Abgrenzung der Zuständigkeiten und der politischen Verantwortung zwischen der NEAT-Aufsichtsdelegation, den Aufsichtskommissionen, den KVF und der FinDel
- die Koordination zwischen der NEAT-Aufsichtsdelegation, den Aufsichtskommissionen, der KVF und der FinDel
- das Verhältnis der Oberaufsicht zur bundesrätlichen Aufsicht über die NEAT.

Eine ausführliche Darstellung der Tätigkeit und der Beschlüsse der KPA in Bezug auf die neuen Handlungsgrundsätze ist aus dem Jahresbericht 2004 der Geschäftsprüfungskommissionen und der Geschäftsprüfungsdelegation der eidgenössischen Räte vom 21. Januar 2005 ersichtlich (BBl 2005 1889).

1.3 NEAT-Aufsichtsdelegation

1.3.1 Zusammensetzung

Gestützt auf Artikel 20 Absatz 4 des Alpentransit-Beschlusses entsenden die Finanzkommissionen, die Geschäftsprüfungskommissionen und die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte je zwei Mitglieder in die NEAT-Aufsichtsdelegation. Der Vorsitz wechselt jährlich zwischen einem Mitglied des Nationalrates und des Ständerates. Im Übrigen konstituiert sich die NEAT-Aufsichtsdelegation selbst.

Im Berichtsjahr 2004 setzte sich die NEAT-Aufsichtsdelegation wie folgt zusammen (vgl. Tabelle 1):

Tabelle 1

Zusammensetzung der NEAT-Aufsichtsdelegation im Jahre 2004

	Kommission für Verkehr- und Fernmeldewesen (KVF)	Finanzkommission (FK)	Geschäftsprüfungskommission (GPK)
Nationalrat	Andrea Hämmerle* (SP/GR)	Marlyse Dormond Béguelin (SP/VD)	Jean-Michel Cina (CVP/VS)
	Otto Laubacher (SVP/LU)	Fabio Abate (FDP/TI)	Max Binder (SVP/ZH)
Ständerat	Rolf Büttiker (FDP/SO)	Thomas Pfisterer (FDP/AG)**	Hans Hofmann (SVP/ZH)
	Ernst Leuenberger (SP/SO)	Simon Epiney (CVP/VS)	Hansruedi Stadler (CVP/UR)
* Präsident 2004			
* Vize-Präsident 2004			

Im Jahr 2005 amtieren – bei gleich bleibender Zusammensetzung – Ständerat Thomas Pfisterer als Präsident und Nationalrat Otto Laubacher als Vizepräsident. Die NEAT-Aufsichtsdelegation wird vom Sekretariat der parlamentarischen Aufsicht über Finanzen und AlpTransit (SPFA) mit knapp 100 Stellenprozenten unterstützt.

1.3.2 Tätigkeitsaufwand

Die NEAT-Aufsichtsdelegation trat im Jahre 2004 zu insgesamt sechs ordentlichen Sitzungen zusammen. Diese dauerten durchschnittlich zwei Tage. Im Frühjahr 2004 führte sie eine Sondersitzung zu kurzfristig angekündigten Mehrkosten sowie eine Sitzung während der Herbstsession 2004 zur Behandlung des Standberichts über das 1. Halbjahr 2004 durch.

Die Vertreter des Bundesamts für Verkehr (BAV), der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) und der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) standen der NEAT-Aufsichtsdelegation während jeder Sitzung für die Klärung und Vertiefung von Spezialfragen zur Verfügung. In den meisten Fällen waren Delegationen des Verwaltungsrats bzw. der Geschäftsleitung der beiden grossen Erstlergesellschaften AlpTransit Gotthard (ATG) und BLS AlpTransit (BLS AT) sowie Vertreter der Geschäftsleitungen der SBB und der BLS für Aussprachen anwesend.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation befasste sich an ihren Sitzungen mit sieben Beschlüssen des Bundesrates, einem halben Dutzend Revisionsberichten und Notizen der EFK, zwei NEAT-Standberichten des BAV über die Perioden vom 1. Juli bis 31. Dezember 2003 bzw. vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2004 sowie den Geschäftsberichten der ATG und der BLS AT 2003. Sie liess sich zudem über rund

ein Dutzend Sonder- und Ergänzungsprüfungen der Sektion AlpTransit des BAV orientieren.

Neben ihren Tagungen in Bern begab sich die NEAT-Aufsichtsdelegation in der Berichtsperiode in mehreren Fällen für Besichtigungen vor Ort:

- Im Mai 2004 besichtigte sie den Stand der Installation von ETCS Level 2 auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist.
- Im September 2004 tagte sie in den Kantonen Uri und Graubünden. Sie besichtigte die Linienführung der NEAT in der Urner Reussebene und traf sich mit Delegationen der Regierungen der Kantone Uri und Graubünden sowie Vertretern des Vereins „Visiun Porta Alpina“ zu Aussprachen. Die ATG erläuterten im Rahmen von Besichtigungen den Stand und die Perspektiven der Vortriebsarbeiten bei den Tunnellosen Amsteg und Sedrun.
- Im November 2004 besuchte sie die Montagehallen der BLS AT in Bern, in denen die Vorbereitungsarbeiten für den Einbau der Bahntechnik im Lötschberg-Basistunnel erfolgten, und liess sich von den Verantwortlichen der BLS AT die komplexe Logistik erläutern.

Mit dem Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) führte sie im Februar und im November 2004 Aussprachen zu folgenden Themen, welche die strategische Aufsicht des Departements betreffen:

- Mehrkosten und Verzichtsplanung (vgl. Ziff. 5.2)
- Optimierung der Aufsicht des Bundesrates und des UVEK, Informationsfluss (vgl. Ziff. 2.1.3 und Tätigkeitsbericht 2003, Ziff. 18).
- Änderung der Finanzierung des FinöV-Fonds (vgl. Ziff. 2.1.1 und 6.4.1)
- Kompensationsmassnahmen und Verzichtsmöglichkeiten (vgl. Ziff. 5)
- Zubringerstrecken in Deutschland und Italien (vgl. Ziff. 16.4)
- Situation der NEAT im Kanton Uri (vgl. Ziff. 16.1)

Das Präsidium und das Sekretariat der NEAT-Aufsichtsdelegation beteiligten sich während der Berichtsperiode intensiv an den Arbeiten der KPA in Bezug auf die Handlungsgrundsätze zur Arbeitsweise und zur Koordination der Oberaufsicht über die NEAT (vgl. Ziff. 1.2).

1.3.3 Briefe und Anfragen von Privatpersonen und Organisationen

Im Verlaufe der Berichtsperiode sind beim Präsidenten, den Mitgliedern und dem Sekretariat der NEAT-Aufsichtsdelegation knapp drei Dutzend Briefe und telefonische Anfragen von *Privatpersonen* zu Fragen, die in direktem oder indirektem Zusammenhang mit der NEAT stehen, eingegangen. Das Interesse am Grossprojekt ist in der Bevölkerung gross. Bei der Grosszahl handelte es sich um Kommentare und Detailfragen von Projektinteressierten zu Mehrkosten, zu den Ermittlungen der Weko bezüglich NEAT-Zement und -betonsystemen, zu den nördlichen und südlichen Zufahrtstrecken in Italien, Deutschland und in der Schweiz sowie zur Arbeit des BAV und der Ersteller. Der direkte Tonfall gewisser Briefe zeigt, dass die Verwirklichung des Grossprojekts interessiert und emotionalisiert. Die NEAT-Auf-

sichtsdelegation hat die Hinweise und Anregungen in denjenigen Fällen, in denen diese die Oberaufsicht über die NEAT betrafen, in ihren Aussprachen mit dem BAV und den Erstellern thematisiert. Detailfragen zu Projektfakten leitete sie dem zuständigen BAV bzw. den Erstellern weiter.

Zum Teil gelangten *Organisationen*, die bei Vergaben nicht berücksichtigt wurden, mit Fragen zum Hergang der Vergabe an die NEAT-Aufsichtsdelegation. Im Falle von Anfragen zu Vergabedetails liess sie Vorwürfe durch das BAV auf die Konformität mit dem öffentlichen Beschaffungsrecht des Bundes prüfen, ohne in laufenden Beschwerdeverfahren einzugreifen.

Bei Fragen, die in Zusammenhang mit NEAT-relevanten Bundesratsvorlagen standen, koordinierte sie ihre Information mit dem Sekretariat den vorberatenden Kommissionen. Die Ergebnisse der Prüfung von Anfragen, die die NEAT-Aufsichtsdelegation direkt betreffen, sind in den entsprechenden Schwerpunktkapiteln dieses Berichts eingeflossen.

1.3.4 Berichterstattung der NEAT-Aufsichtsdelegation

Gestützt auf Artikel 20 Absatz 5 des Alpentransit-Beschlusses legt die NEAT-Aufsichtsdelegation den FK, den GPK und den KVF beider Räte jährlich einen Bericht über ihre Aufsichtstätigkeit vor.

Gemäss Ziffer 5 der Handlungsgrundsätze vom 6. Dezember 2004 zur Arbeitsweise und zur Koordination der Oberaufsicht über die NEAT bezweckt die Berichterstattung der NEAT-Aufsichtsdelegation an die FK, GPK, KVF und FinDel sowie der Aufsichtskommissionen (FK bzw. GPK) an das Parlament, stufengerecht und frühzeitig auf risikoreiche Entwicklungen beim Bau der NEAT aufmerksam zu machen. Wichtigstes Instrument der Berichterstattung ist der jährliche Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation über ihre Aufsichtstätigkeit. Die Behandlung und Verabschiedung des Tätigkeitsberichts der NEAT-Aufsichtsdelegation über das Vorjahr und die Behandlung des NEAT-Standberichts des BAV über den Projektstand Ende des Vorjahrs erfolgen zeitgleich. Der Tätigkeitsbericht der NEAT-Aufsichtsdelegation wird den Aufsichtskommissionen, der KVF und der FinDel jeweils Anfang Mai zur Kenntnisnahme weitergeleitet.

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

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

Gestützt auf Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 8. Dezember 1999 über den neuen NEAT-Gesamtkredit (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss, BBl 2000 I 146)

erstattet das UVEK der NEAT-Aufsichtsdelegation halbjährlich Bericht über den Fortschritt der Bauarbeiten und die Entwicklung der Kosten. Die Berichterstattung erfolgt in Form eines standardisierten NEAT-Standberichts, der vom BAV jeweils Ende März bzw. Ende September fertig gestellt wird. Der Standbericht besteht aus einem umfangreichen Hauptbericht mit Beilagen und einer Kurzfassung:

- Der Hauptbericht des Standberichts ist an die NEAT-Aufsichtsdelegation gerichtet, wird von ihr im Detail beraten und zur Kenntnis genommen.
- Die Kurzfassung des Standberichts wird vom BAV veröffentlicht. Sie wird den FK, GPK, KVF und der FinDel als Ergänzung zur regelmässigen mündlichen Berichterstattung durch die Mitglieder der NEAT-Aufsichtsdelegation zur Verfügung gestellt.

Bei Eintreten eines ausserordentlichen Ereignisses im Laufe der halbjährlichen Standberichtsperioden informieren die Ersteller bzw. die zukünftigen Betreiber das BAV in Form von schriftlichen Ereignismeldungen (Art. 5 Abs. 2 der Verordnung vom 28. Februar 2001 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransitverordnung AtraV; SR 742.104.1).

Unter besondere Ereignisse fallen neben unerwarteten geologischen Vorkommnissen und schweren Unfällen auf NEAT-Baustellen insbesondere grössere Abweichungen von den Zielvorgaben für Kosten- und Termine. Gemäss Anhang 6 der NEAT-Controllingweisung (NCW) leitet das BAV diese Ereignismeldungen unverzüglich an das Generalsekretariat des UVEK und an die NEAT-Aufsichtsdelegation weiter. Die Ereignismeldungen werden vom BAV analysiert. Sofern notwendig werden zusätzlich zu den seitens der Ersteller bzw. der Betreiber eingeleiteten Massnahmen auf Stufe Bund die erforderlichen Vorkehrungen getroffen. Die Ereignismeldungen fliessen in die Standberichte des BAV ein.

Das BAV ist für die Verfassung, Veröffentlichung und Erläuterungen ihrer Standberichte zuständig, die NEAT-Aufsichtsdelegation für deren Behandlung und Bewertung zuhanden der Stammkommissionen bzw. des Parlaments.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht enthält im Wesentlichen die Feststellungen, Bewertungen, Beanstandungen und Empfehlungen der NEAT-Aufsichtsdelegation im Kalenderjahr 2004. Im Sinne einer grösseren Aktualität wurden auch besondere Entwicklungen in den Monaten Januar bis April des Jahres 2005 mitberücksichtigt.

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

1.3.5

Inhaltliche Schwerpunkte der NEAT-Aufsichtsdelegation

Die NEAT-Aufsichtsdelegation orientiert ihre Tätigkeit in erster Linie an denjenigen Bereichen des NEAT-Projekts, die ein mittleres und hohes Kosten- und Terminrisiko aufweisen. Die Bestimmung der Risiken basiert einerseits auf der halbjährlichen Risikoanalyse des BAV und den Prüfberichten der EFK, andererseits auf aktuellen Ereignissen, wie die beispielsweise von den Erstellern und Betreibern mit Ereignisberichten gemeldet werden.

Der vorliegende Bericht geht in den in Tabelle 2 erwähnten Kapiteln auf die Schwerpunkthemen ein.

Tabelle 2

Inhaltliche Schwerpunkte der NEAT-Aufsichtsdelegation 2004

	Ziffer
BAV – Projektaufsicht und Projektsteuerung	
– Kostensteuerung: Kompensationen, Anpassung Standards und Verzichtsmöglichkeiten	5.2
– Projektänderungen und –erweiterungen, besonders Beststellungsänderungen des Bundes	3.4
– Terminplanung: Gotthard-Basistunnel und Gotthard-Achse	7.1
– Kanton Uri: Plangenehmigungsverfahren und Vorleistungen Projekt «Uri Berg lang geschlossen»	16.1
– Ceneri-Basistunnel	8
Bundesbehörden – Prüfungen und Untersuchungen	
– Arbeitsbedingungen und –sicherheit auf NEAT-Baustellen, schwere Unfälle	15
– Untersuchung der NEAT-Zementpreise	14.1
BAV/EFV – Finanzierung via FinöV-Fonds	
– FinöV-Fonds: Änderung der Finanzierung und aktuelle Fondssimulationen	6.4
– FinöV-Fonds: Entlastungsprogramme 2003 und 2004 – Auswirkungen auf NEAT	6.4.3
Ersteller – Projektausführung	
– Geologie: Stand, Entwicklung, Auswirkungen	9
– Vergaben und Nachforderungen: Stand, Entwicklung, Auswirkungen	13
– Materialpreise in den Bereichen Zement und Stahl: Stand, Entwicklung, Auswirkungen	14

Betreiber – Vorbereitung zur Inbetriebnahme/Betriebsvorbereitungen	
– Vorbereitung Inbetriebnahme Lötschberg-Basistunnel	11
– ETCS Level 2 und Sicherheit Rollmaterial beim Lötschberg-Basistunnel	10.2
– Angebots- und Betriebskonzept Achse Lötschberg und Achse Gotthard	12
NEAT-Umfeld – Änderung der Rahmenbedingungen	
– Kapazitätsanalyse Nord-Süd-Achsen	16
– NEAT-Zulaufstrecken im Ausland: Deutschland/Knoten Basel und Italien	16.4
– NEAT-Zufahrtstrecken im Inland: NEAT-Achsen Gotthard und Lötschberg	16.3
– FinöV-Projekte: Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung von Bahngrossprojekten (ZEB)	5.2

Quelle: Schwerpunkte 2004 und Schwerpunktplanung 2005 der NEAT-Aufsichtsdelegation

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

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

II. Schwerpunkte

2 Steuerung des NEAT-Projekts

2.1 Rechtliche und politische Grundlagen

2.1.1 Beschlüsse des Parlaments

Die Grundsätze zur Verwirklichung und Finanzierung der beiden Alpentransversalen wurden vom Parlament zwischen 1991 und 1999 im Wesentlichen in folgenden Beschlüssen geregelt:

- *Alpen transit-Beschluss*: Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpen transversalen (SR 742.104).
- *FinöV-Beschluss*: Bundesbeschluss vom 20. März 1998 über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Art. 196 Bst. 3 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung, SR 101)
- *Fondsreglement*: Bundesbeschluss¹ vom 9. Oktober 1998 über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (SR 742.140).
- *Alpen transit-Finanzierungsbeschluss*: Bundesbeschluss vom 8. Dezember 1999 über den neuen NEAT-Gesamtkredit (BBI 2000 146).

Seit 1999 hat das Parlament mit der Beratung bzw. mit der Verabschiedung weiterer NEAT-relevanter Vorlagen neue finanz- und verkehrspolitische Rahmenbedingungen gesetzt. Im Jahre 2004 und Anfang 2005 hat es Beschlüsse zu folgenden Vorlagen gefasst:

- *NEAT Zusatzkredit*: Mit dem Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT (BBI 2004 3667) wurde der Alpen transit-Finanzierungsbeschluss geändert und der Objektkredit Reserven um 900 Millionen Franken aufgestockt.
- *EP 03*: Bundesgesetz vom 19. Dezember 2003 über das Entlastungsprogramm 2003 (BBI 2003 8099)
- *HGV*: Bundesgesetz vom 18. März 2005 über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, HGVAnG (BBI 2005 2341)

Folgende Vorlagen mit Bezug bzw. Auswirkungen auf die NEAT standen Ende April 2005 in der parlamentarischen Beratung:

- *EP 04*: Botschaft vom 22. Dezember 2004 zum Entlastungsprogramm 2004 für den Bundeshaushalt (EP 04; BBI 2005 759)
- *FINIS*: Botschaft vom 8. September 2004 zu Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte (BBI 2004 5313). Die Vorlage wurde in der Frühjahrssession 2005 vom Ständerat als Erstrat beraten. Er hat zwei Vorentscheide gefällt. Einerseits hat er in einem neuen Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe 1 des Entwurfs zum Bundesgesetz über die Änderung des Bundesbe-

¹ Heute: Verordnung der Bundesversammlung (Art. 163 Abs. 1 der Bundesverfassung; SR 101)

schlusses betreffend das Konzept BAHN 2000 festgelegt, dass die Mittel des FinöV-Fonds für die Phase ab 2005 für die NEAT mit dem Gotthard-Basistunnel, dem Lötschberg-Basistunnel und dem Ceneri-Basistunnel verwendet werden sollen. Andererseits hat er – als Folge der Beschlüsse zum HGV-Anschluss-Gesetz – in Artikel 6 Absatz 2 des Fondsreglements festgeschrieben, dass die kumulierte Bevorschussung 8,6 Milliarden Franken (Preisbasis 1995) nicht überschreiten darf.

- *KANSAS*: Botschaft vom 8. September 2004 zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken (BB1 2004 5123)

Für die Zukunft hat der Bundesrat folgende Vorlage mit Bezug zur NEAT angekündigt:

- *ZEB*: Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung von Bahngrossprojekten. Gemäss Artikel 3 Absatz 3 des HGV-Anschluss-Gesetzes unterbreitet der Bundesrat die Vernehmlassungsvorlage der Bundesversammlung im Jahr 2007.

2.1.2 Stellenwert der Oberaufsicht über die NEAT

In den Jahren 1991 und 1998 legten Volk und Parlament die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Verwirklichung der NEAT fest. Zwischen 1999 und 2003 lag der Schwerpunkt der parlamentarischen Auseinandersetzung mit der NEAT bei der Oberaufsicht durch die NEAT-Aufsichtsdelegation. Seit 2003 hat sich der Schwerpunkt erneut auf die Beratung von NEAT-relevanten Vorlagen in den Kommissionen bzw. den Eidg. Räten verlagert.

2.1.3 Vollzug durch Bundesrat und Departement

Der Bundesrat hat die Beschlüsse des Parlaments zur NEAT in folgender Verordnung umgesetzt:

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

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

- NEAT-Controlling-Weisung (NCW) des UVEK
- AlpTransit-Vereinbarungen zwischen dem Bund und
 - der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) über die Realisierung der Gotthard-Basisstrecke und des Zimmerberg-Basistunnels
 - der AlpTransit Gotthard AG (ATG) über Projektierung, Bau und Finanzierung der Gotthard-Basisstrecke und des Zimmerberg-Basistunnels
 - zwischen dem Bund und der BLS Lötschbergbahn AG (BLS) über die Realisierung der Lötschberg-Basisstrecke

- der BLS AlpTransit AG (BLS AT) über Projektierung, Bau und Finanzierung der Lötschberg-Basisstrecke
- der Schweizerischen Südostbahn (SOB) über Projektierung, Bau und Finanzierung der Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau,
- der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) über Projektierung, Bau und Finanzierung der Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau.
- der Furka-Oberalpbahn (FO) und den Rhätischen Bahnen (RhB) über die Werke Ausbauten Surselva
- der BLS AG und den SBB über die Streckenausbauten übriges Netz, Achse Lötschberg
- der BLS AG über die Betriebsvorbereitung Achse Lötschberg

Die AtraV, die Vereinbarungen und die NCW werden aktualisiert bzw. revidiert, wenn sich die Rahmenbedingungen durch Beschlüsse des Parlaments ändern.

Das BAV orientierte die NEAT-Aufsichtsdelegation im Mai 2004 über den Stand der Umsetzung derjenigen Massnahmen zur Optimierung der Projektaufsite und Projektsteuerung, die der Bundesrat in seinem 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) in Auftrag gegeben und die NEAT-Aufsichtsdelegation in ihrem letzten Bericht (vgl. Tätigkeitsbericht 2003, Zif. 18) verlangt hatte.

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

2.2 **Steuerungsfaktoren: Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine**

Die NEAT-Aufsichtsdelegation orientiert sich bei ihren Prüfungen insbesondere an den zentralen Faktoren der Projektentwicklung, d.h. Leistungen, Termine, Kosten und Finanzen. Sie überwacht ferner die Einhaltung der rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen. Sie lässt sich dabei von Risikoüberlegungen leiten. Aus Sicht der NEAT-Oberaufsicht stellen sich grundlegende Fragen:

- *Leistungen:* Werden die vom Bund bestellten und finanzierten NEAT-Investitionen – und nur diese – verwirklicht (Art. 5^{bis} des Alpentransit-Beschlusses)? Wie wird der bahntechnologische Fortschritt bei der Ausführung laufend umgesetzt (Art. 3^{bis} Abs. 1 Satz 2)? Wird die Zuständigkeit der Bundesversammlung, den Bau und die Finanzierung der *nicht* finanzierten NEAT-Vorhaben festzulegen, beachtet (Art. 8^{bis} Abs. 2)? Sind Projektanpassungen und –änderungen begründet?

- *Kosten*: Wie teuer kommt die Verwirklichung der NEAT den Bund zu stehen? Werden die in den Kostenvoranschlägen (KV) festgelegten Kosten eingehalten? Wie gross ist der Anstieg der Kosten gegenüber den Kostenangaben zur Zeit der Verabschiedung des FinöV-Beschlusses? Wie setzt sich dieser Kostenanstieg zusammen? Welche Faktoren haben zum Kostenanstieg geführt? Welche Massnahmen für Einsparungen wurden ergriffen bzw. müssen ergriffen werden?
- *Finanzen*: Ist die Finanzierung und finanzielle Steuerung des Projekts über Verpflichtungskredite (Objektkredite im NEAT-Gesamtkredit; NGK) und Zahlungskredite (Fonds für Eisenbahngrossprojekte; FinöV-Fonds) sichergestellt? Reichen die gesprochenen und bewilligten Kredite zur Finanzierung aus? Wird die Höhe der vom Parlament bewilligten und vom Bundesrat freigegebenen Verpflichtungs- und Zahlungskredite eingehalten? Werden die Mittel sparsam eingesetzt?
- *Termine*: Werden die zwischen dem Bund und den Erstellern vereinbarten Terminziele eingehalten? Rechtlich gesehen ist im Alpentransit-Beschluss keine Terminvorgabe vorgegeben. In den Anhängen der Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Erstellern wurden die bestellten Leistungen konkretisiert und Terminziele vereinbart.
- *Rechtliche Rahmenbedingungen*: Werden neben den oben erwähnten Rechtsgrundlagen alle rechtlichen Bestimmungen – das Finanzhaushaltsrecht, das Beschaffungsrecht des Bundes, das Arbeits-, Ausländer- und Sozialversicherungsrecht auf den NEAT-Baustellen usw. – beachtet und eingehalten? Werden die Zuständigkeit und der Handlungsspielraum des Parlaments durch Beschlüsse des Bundesrates und der Bundesbehörden gewahrt?
- *Organisatorische Rahmenbedingungen*: Sind geeignete und funktionierende Strukturen und Prozesse als Grundlage der Aufsicht (Kontrolle), Steuerung (Controlling) und Projektumsetzung vorhanden? Sind sie rechtmässig, ordnungsmässig, zweckmässig, wirksam und wirtschaftlich?

Zwischen Leistungen, Kosten, Finanzen, Terminen und Rahmenbedingungen bestehen gegenseitige Abhängigkeiten. So schlagen sich beispielsweise Anpassungen an den bahntechnologischen Fortschritt, Beschleunigungsmassnahmen zur Einhaltung von Terminzielen oder verschärfte Bestimmungen im Bereich der Sicherheitsstandards, des Umweltschutzes oder der Arbeit in höheren Investitionskosten nieder, die in erster Linie über Kompensationsmassnahmen und Projektoptimierungen durch die Ersteller, in zweiter Linie über Freigaben aus den Reserven (Objektkredit Reserven im NGK) durch den Bundesrat und – als letztes Mittel – über die Bewilligung eines Zusatzkredits durch das Parlament finanziert werden müssen.

Soll umgekehrt die Kostendynamik stabilisiert werden, müssen auf Stufe der Ersteller die Kompensationsmöglichkeiten voll ausgeschöpft, auf Stufe der Bundesbehörden das Mass der Anpassung an den bahntechnologischen Fortschritt und der Standards hinterfragt, allenfalls Termine erstreckt und auf Stufe des Parlaments eine Etappierung von Werken bzw. ein Verzicht auf bestimmte Werke ins Auge gefasst werden.

3

Kosten

3.1

Grundlagen

Das Parlament interessiert grundsätzlich, wie teuer die Verwirklichung der NEAT den Bund schliesslich zu stehen kommt, wie gross der Anstieg der Kosten gegenüber den Kostangaben zur Zeit der Verabschiedung des FinöV-Beschlusses (1998) und wie gross der Anstieg der Kosten gegenüber der letzten Berichtsperiode (per Ende 2003) war, wie sich die Kostenanstiege zusammensetzen, in welchen Bereichen diese am grössten und welches die Gründen sind. Es fragt sich, welche Massnahmen zu Kostenoptimierungen, insbesondere zu Einsparungen ergriffen wurden bzw. werden sollen. Es will schliesslich wissen, ob die gesprochenen Kredite zur Finanzierung ausreichen und seine Zuständigkeiten bzw. sein Handlungsspielraum gewahrt werden.

Um über sämtliche Werke des Gesamtvorhabens AlpTransit die Vergleichbarkeit der Kostendaten zu gewährleisten, haben UVEK und BAV in der NEAT-Controlingweisung (NCW) die verwendeten Begriffe projektspezifisch festgelegt.

- *Ursprüngliche Kostenbezugsbasen (UKB)*: Im Jahr 1998 wurde mit der Zustimmung des Volkes zur FinöV-Vorlage die rechtliche Grundlage geschaffen. Mit den im Rahmen der Vorlage gutgeheissenen Investitionen wurde die Basis für den weiteren Projektverlauf gelegt. Die damaligen Kostenprognosen wurden als ursprüngliche Kostenbezugsbasen festgelegt. Sie basieren auf dem Preisstand April 1998.
- *Mutmassliche Endkosten*: Die Ersteller ermitteln mindestens halbjährlich die mutmasslichen Endkosten. Diese enthalten sämtliche Kosten, die aus aktueller Sicht für das Gesamtvorhaben bis zur Abrechnung wahrscheinlich auflaufen werden. Die mutmasslichen Endkosten entsprechen somit der besten Prognose und enthalten unter anderem Anteile aus Kostenvorschlägen, Vertragssummen sowie auch eine Schätzung der verbleibenden Restkosten. Die Ersteller verfügen über geeignete Instrumente, um veränderte Vertragsgrundlagen frühzeitig zu erkennen und zu erfassen. Dies ermöglicht, dass potentielle und eingereichte Nachforderungen - so weit sie als gerechtfertigt beurteilt werden – ebenfalls in die mutmasslichen Endkosten eingerechnet werden können.
- Die NEAT-Aufsichtsdelegation weist darauf hin, dass die mutmasslichen Endkosten nur die beeinflussbaren Kosten enthalten, d.h.
 - *keine* Zuschläge für Unvorhergesehenes bei den Erstellern (vgl. Ziff. 4.2),
 - *keine* Zuschläge für das Kostenstrommass (vgl. Ziff. 3.5.2) bzw. für eventuell noch auftretende Risiken (vgl. Ziff. 3.5.3) und
 - *keine* Aufwendungen für Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer (vgl. Ziff. 3.6).

Ein *Vergleich* der mutmasslichen Endkosten mit der ursprünglichen Kostenbezugsbasis gibt an, wie stark die Kostenprognose gegenüber den vom Volk im Jahre 1998 beschlossenen Investitionen gestiegen ist. Zur Vergleichbarkeit werden die Kostangaben teuerungsbereinigt und mittels NEAT-Teuerungsindex (NTI) auf den Preisstand 1998 umgerechnet. Der NTI wurde in Zusammenarbeit zwischen dem Bundesamt für Statistik, der Eidgenös-

sischen Finanzverwaltung (EFV), dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), den Erstellern und dem BAV zur Indexierung im Untertagebau geschaffen (vgl. Ziff. 3.6.1).

- *Kostenstreumass bzw. Mehrkostenrisiko*: Bei den mutmasslichen Endkosten handelt es sich um einen Prognosewert. Welche Kosten schliesslich bis zur Schlussabrechnung anfallen werden, kann heute nicht mit Sicherheit gesagt werden. Schwierig ist insbesondere die Beurteilung der Marktsituation (Bonität von Firmen, Preissituation aufgrund Anzahl Anbieter), der Geologie, des politischen Einflusses und der langen Bauzeit. Die Genauigkeit bzw. Zuverlässigkeit wird mit zwei unabhängigen, sich ergänzenden Methoden geschätzt: der Ermittlung des Kostenstreumasses und der Analyse des Kostenrisikos (Gefahren und Chancen; vgl. Ziff. 3.5.1).
- *Aufwendungen für Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer*: Unabhängig von den mutmasslichen Endkosten laufen mit fortschreitenden Bauarbeiten Aufwendungen für die aufgelaufene Teuerung, die Bauzinsen und die Mehrwertsteuer auf (vgl. Ziff. 3.6). Diese Aufwendungen liegen weitgehend ausserhalb des Einflussbereiches der Projektverantwortlichen. Sie wurden vom Parlament – wie bei anderen Bauprojekten – nicht als Bestandteil des NEAT-Gesamtkredits beschlossen. Sie sind deshalb auch nicht Bestandteil der Prognose für die mutmasslichen Endkosten.
- *Projektoptimierungen und Steuerungsmassnahmen*: Die mutmasslichen Endkosten inklusive des Mehrkostenrisikos stellen keinen Kostenplafonds dar, sondern bilden die Entscheidungsgrundlage, um Steuerungsmassnahmen und Projektoptimierungen – konkret Kompensationen (Ersteller), Überprüfung der Vorgaben bzw. der Standards (Bundesbehörden), Etappierungen von Projekten (Parlament) und Verzicht auf einzelne Projektteile (Parlament) – prüfen und ergreifen zu können (vgl. Ziff. 5).
- *Kostenvergleich*: Bei den mutmasslichen Endkosten interessiert, wie hoch sie aus heutiger Sicht ausfallen werden und wie sie sich seit Verabschiedung des FinöV-Beschlusses im Jahre 1998 und innert Jahresfrist (seit Ende 2003) entwickelt haben. Von besonderem Interesse ist, wie sich der Anstieg der Kosten in Bezug auf die einzelne Werke und gegliedert nach Ursachen zusammensetzt und welchen Anteil Projektänderungen im Allgemeinen und Bestellungenänderungen des Bundes im Besonderen haben. Zur Beantwortung dieser Fragen werden immer Kosten mit Kosten verglichen (vgl. Ziff. 3).
- *Gegenüberstellung von Kosten und Krediten*: Vom Vergleich zwischen Kosten zu unterscheiden ist die Gegenüberstellung von Kosten und Krediten. Diese gibt Antworten auf die Frage, ob bzw. in welchem Mass die Kosten durch die bewilligten Kredite (NEAT-Gesamtkredit) gedeckt sind, wie hoch im Falle einer Unterdeckung der Finanzierungsbedarf ist und ob ein Zusatzkredit angebehrt werden muss (vgl. Ziff. 6.1). Dabei ist zu beachten, dass die Aufwendungen für die aufgelaufene Teuerung, die Bauzinsen und die Mehrwertsteuer vom Parlament nicht als Bestandteil des NEAT-Gesamtkredits beschlossen wurden.
- *Kredite*: Über Stand und Änderungen bei den Verpflichtungskrediten (NEAT-Gesamtkredit und darin enthaltener Objektkredit Reserven) und bei den Zahlungskrediten (FinöV-Fonds) sowie die Liquiditätsplanung im

Zusammenhang mit allen FinöV-Projekten (Finanzplan und Simulation FinöV-Fonds) geben Ziff. 6.3 bis 6.5 Auskunft.

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

3.2 Entwicklung der mutmasslichen Endkosten

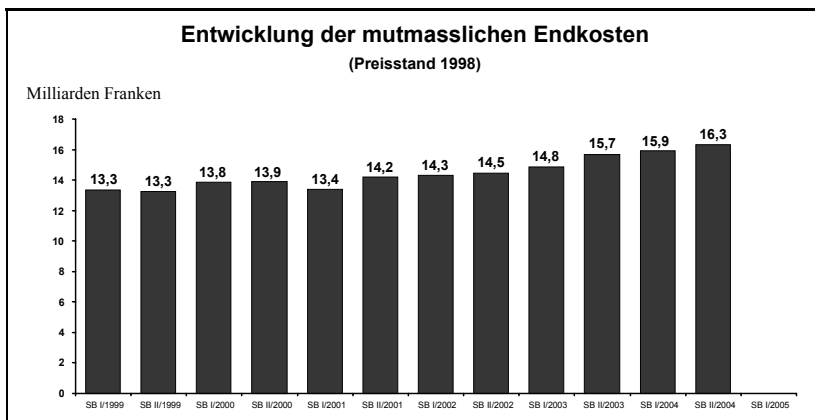
Das BAV hat seinen Standbericht Nr. 18 über den Projektstand per 31. Dezember 2004 im Rahmen einer Medienkonferenz am 1. April 2005 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Standbericht weist es mutmassliche Endkosten in der Höhe von rund 16 346 Millionen Franken (Preisbasis 1998) aus. Diese enthalten

- keine Zuschläge für Unsicherheiten bei den Erstellern (vgl. Ziff. 4.2)
- keine Zuschläge für das Kostenstreumass (vgl. Ziff. 3.5.2) bzw. für eventuell noch auftretende Risiken (vgl. Ziff. 3.5.3).
- keine Aufwendungen für Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer (vgl. Ziff. 3.6).

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der mutmasslichen Endkosten graphisch seit 1999 auf.

Abbildung 1

Entwicklung der mutmasslichen Endkosten per Ende 2004



Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Milliarden Franken (Preisbasis 1998), gerundet

3.3 **Kostenanstieg seit 1998 und seit Ende 2003**

3.3.1 **Übersicht Kostenanstieg bei der NEAT insgesamt**

Im Vergleich mit der ursprünglichen Kostenbezugsbasis 1998 (12 757 Millionen Franken) sind die mutmasslichen Endkosten (Projektstand per 31. Dezember 2004) um insgesamt 3589 Millionen bzw. 28 Prozent gestiegen.

Im Vergleich zur letzten Berichterstattung der NEAT-Aufsichtsdelegation per Ende 2003 (15 811 Millionen Franken auf Preisbasis 1998) beträgt der Kostenanstieg rund 535 Millionen Franken. In der ersten Jahreshälfte 2004 betrug der Anstieg rund 95 Millionen Franken, in der zweiten Jahreshälfte rund 440 Millionen Franken. Tabelle 3 zeigt die Aufgliederung der Kostenangaben auf die einzelnen NEAT-Werke (Struktur gemäss FinöV-Fonds) auf:

Tabelle 3

Übersicht Kostenanstieg seit 1998 und seit Ende 2003: NEAT insgesamt

Werke	Ursprüngliche Kostenbezugs- basis 1998	Mutmassliche Endkosten 31.12.2003	Mutmassliche Endkosten 31.12.2004	Kostenanstieg 1998–2004	Kostenanstieg im Jahr 2004
Projektaufischt	76.00	98.00	98.00	22.00	0.00
Achse Lötschberg	3 214.00	4 155.92	4 254.61	1 040.61	98.69
Achse Gotthard	7 716.00	9 610.79	10 046.36	2 330.36	435.57
– davon Ceneri	1 392.54	2 034.76	2 035.43	642.89	0.67
Ausbau Surselva	123.00	111.86	111.80	–11.20	–0.06
Anschluss Ostschweiz	992.00	953.57	934.36	–57.64	–19.20
– davon Zimmerberg	776.00	750.88	731.67	–44.33	–19.20
– davon Hirzel	216.00	202.69	202.69	–13.31	0.00
Ausbauten St. Gallen–Arth- Goldau	86.00	101.66	100.95	14.95	–0.71
Streckenausbauten übriges Netz	550.00	779.62	800.19	250.19	20.56
Kosten AlpTransit	12 757.00	15 811.43	16 346.28	3 589.27	534.85

Quelle: NEAT-Standbericht des BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken, Preisbasis 1998, gerundet

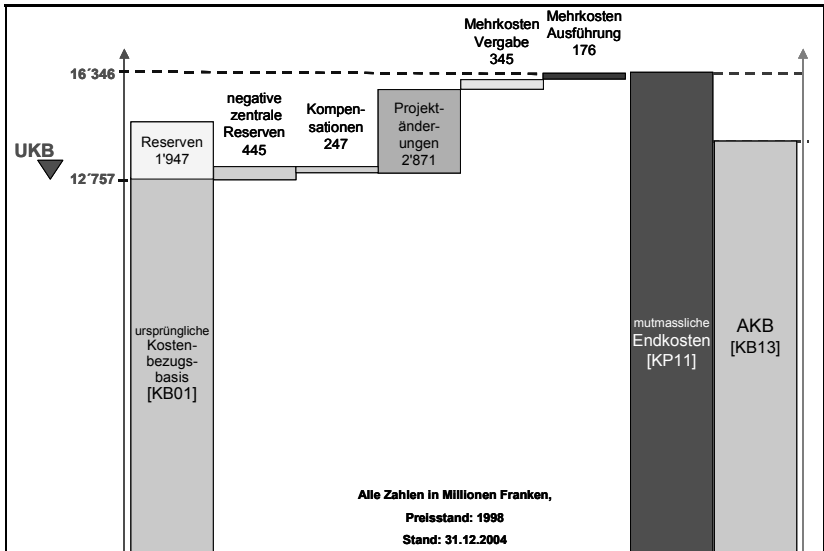
3.3.2

Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg bei der NEAT insgesamt

Die ursächliche Zusammensetzung des Kostenanstiegs seit 1998 ist graphisch aus der Abbildung 2 ersichtlich.

Abbildung 2

Zusammensetzung des Kostenanstiegs seit 1998: NEAT insgesamt



Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken (Preisbasis 1998), gerundet

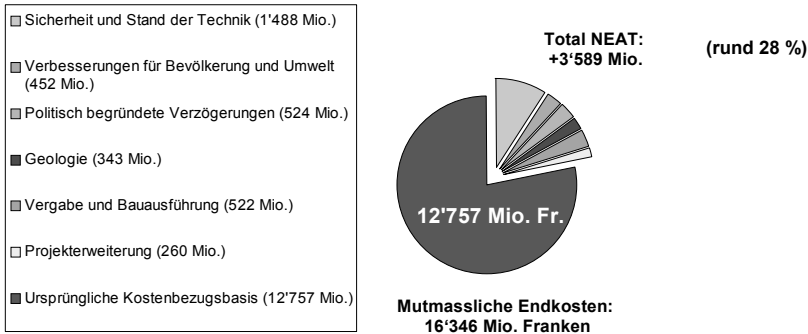
Der Kostenanstieg gegenüber der ursprünglichen Kostenbezugsbasis 1998 von rund 28 Prozent ist im Wesentlichen auf Projektänderungen, unter Einrechnung der erfolgten Kompensationen, zurückzuführen (Anteil rund 85 Prozent). Weitere Mehrkosten (15 Prozent) sind bei der Vergabe und Ausführung entstanden.

Der technische Begriff der negativen zentralen Reserven umfasst Mehrkosten, die in den Vereinbarungen zwischen dem Bund und ATG bzw. der BLS AT festgehalten worden waren, aber entgegen den damaligen Erwartungen nicht kompensiert werden konnten. In den Vereinbarungen des Bundes mit den Erstellern wurden die mutmasslichen Endkosten durch die Ersteller höher prognostiziert als das Kostenziel des Bundes. Diese Differenz wurde – entsprechend dem Grundsatz eines engen Kostenkorsetts – durch den Bund nicht ausgeglichen. Die Ersteller wurden vielmehr verpflichtet, alles zu unternehmen, um das Kostenziel durch die Kompensationsmassnahmen zu erreichen. Damit wurde ein zusätzlicher Kostendruck aufgebaut. Die Differenz zwischen dem Kostenziel und den mutmasslichen Endkosten wurde später mit dem Begriff „negative zentrale Reserven“ bezeichnet.

Die Zuordnung der Mehrleistungen und Mehrkosten hinsichtlich deren Ursachen ist aus der Abbildung 3 ersichtlich.

Abbildung 3

Zuordnung der Mehrleistungen und Mehrkosten seit 1998: NEAT insgesamt



Alle Beträge in Mio. Franken, Preisstand 1998, Stand 31. Dezember 2004

Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken (Preisbasis 1998), gerundet

Bemerkung: Unter «politisch begründeten Verzögerungen» werden weitere rechtlich und politisch bedingte Mehrkosten verstanden.

In den folgenden Abschnitten werden der Anstieg der Kosten im Vergleich zur ursprünglichen Kostenbezugsbasis 1998 und in Bezug auf den Stand Ende 2003 sowie die wichtigsten Ursachen und Faktoren für die Werke Gotthard-Achse, Lötschberg-Achse und Streckenausbauten übriges Netz (Betriebsvorbereitungen Lötschberg) detaillierter dargestellt. Bei den übrigen NEAT-Werken hält sich die Kostendynamik in Grenzen.

3.3.3 Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg auf der Achse Lötschberg

Die mutmasslichen Endkosten für die Achse Lötschberg betragen per Ende 2004 rund 4255 Millionen Franken (Preisbasis 1998). Das BAV weist bei der Achse Lötschberg einen Anstieg der mutmasslichen Endkosten von 99 Millionen Franken gegenüber der Berichterstattung per Ende 2003 aus. Unter Berücksichtigung der Leistungsverschiebung zum Werk Streckenausbauten übriges Netz (vgl. Ziff. 11) beträgt der leistungsbereinigte Anstieg der mutmasslichen Endkosten in der Berichtsperiode rund 117 Millionen Franken. Im Vergleich zur ursprünglichen Kostenbezugsbasis ergeben sich Mehrkosten von 1041 Millionen bzw. 32,4 Prozent.

Die Ursachen für die Kostenentwicklung auf der Achse Lötschberg sind mit den entsprechenden Beträgen in Tabelle 4 zusammengefasst:

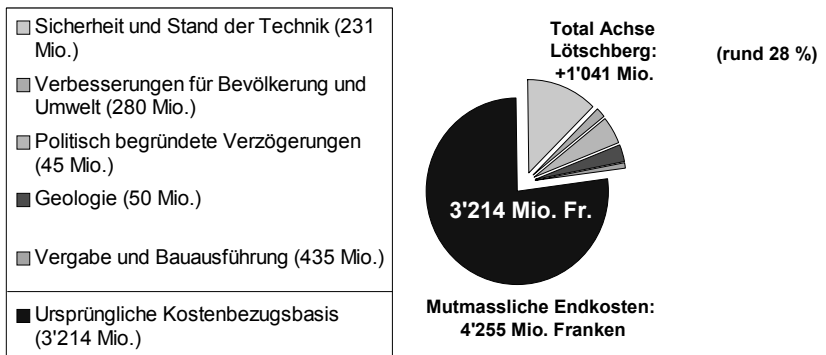
Zusammensetzung des Kostenanstiegs: Lötischberg-Achse

Ursachen Kostenentwicklung Achse Lötischberg	Stand Ende 2003	Veränderung 2004	Stand Ende 2004
Vergabe- Mehr-/Minderkosten	+265	- 7	+ 258
Ausführungs- Mehr-/Minderkosten	+ 41	+136	+ 177
Negative Zentrale Reserven	+ 81		+ 81
Projektänderungen inkl. Sedimentzone (Karbon) Mitholz	+555	- 12	+ 543
Objektkreditverschiebung zugunsten Streckausbauten übriges Netz		- 18	- 18
Summe Mehr-/Minderkosten gegenüber UKB	+ 942	+ 99	+ 1041

Quelle: Zusatzinformation des BAV vom 12. April 2005 zum NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, in Millionen Franken, gerundet

Die Zuordnung der Mehrleistungen und Mehrkosten hinsichtlich deren Ursachen seit 1998 auf der Lötischberg-Achse ist aus Abbildung 4 ersichtlich:

Abbildung 4

Zuordnung der Mehrleistungen und Mehrkosten seit 1998: Lötischberg-Achse

Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken (Preisbasis 1998), gerundet

Bemerkung: Unter „politisch begründeten Verzögerungen“ werden weitere rechtlich und politisch bedingte Mehrkosten verstanden.

Der gesamte Kostenanstieg auf der Achse Lötschberg ist insbesondere auf folgende Faktoren zurückzuführen (vgl. Tabelle 5):

Tabelle 5

Faktoren für Kostenanstieg seit 1998: Lötschberg-Achse

Faktoren für den Kostenanstieg	Anteil
Sicherheit und Stand der Technik	22 %
– Erhöhung Anzahl Querschläge	
– Verbesserung Lüftung und Kühlung	
– Ersatzsignalisierung zu ETCS Level 2 mit konventioneller Signalisierung an den Portalen des Lötschberg-Basistunnels	
– Partikelfilter	
– Trennsystem	
– Leistungsbereinigung KV Ferden-Bern	
– Aussenbauwerke Portal Raron	
– Versuchsstrecke Mitholz	
Verbesserung für Bevölkerung und Umwelt	27 %
– Tieferlegung / Tagbautunnel Frutigen	
– Bahntechnik Anschluss Frutigen	
Weitere politisch und rechtlich bedingte Mehrkosten, Etappierung FinöV	4 %
– sunk costs in Folge des FinöV-Beschlusses	
Geologie	5 %
– Mitholz Karbon	
– AAR / Asbest	
– Felsmechanische Probleme Vortrieb Tunnelbohrmaschine	
– Sedimenteinschuppungen	
Vergabe- und Ausführungsmisserfolge	42 %
Total Kostenanstieg	100 %
<i>Quelle:</i> Zusatzinformation des BAV vom 12. April 2005 zum NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, in Prozent	

Die BLS AT begründet die Mehrkosten im Jahre 2004 primär mit den Aufwendungen für die Einhaltung des Bauprogramms infolge des Bauzeitverlustes von ca. fünf Monaten wegen der Sedimentzone (Karbon) in Mitholz, schlechterem Baugrund als prognostiziert im Abschnitt Frutigen sowie der Aktivierung von Nachforderungen in den Abschnitten Ferden und Steg/Raron.

3.3.4 Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg auf der Achse Gotthard

Die mutmasslichen Endkosten für die Achse Gotthard betragen per Ende 2004 rund 10 046 Millionen Franken (Preisbasis 1998). Das BAV weist bei der Achse Gotthard einen Anstieg der mutmasslichen Endkosten von 436 Millionen Franken gegenüber der Berichterstattung per Ende 2003 aus. Im Vergleich zur ursprünglichen Kostenbezugsbasis ergeben sich Mehrkosten von 2330 Millionen bzw. 30,2 Prozent.

Die Ursachen für die Kostenentwicklung auf der Achse Gotthard sind in Tabelle 6 zusammengefasst:

Tabelle 6

Zusammensetzung des Kostenanstiegs: Gotthard-Achse

Ursachen Kostenentwicklung Achse Gotthard	Stand Ende 2003	Veränderung 2004	Stand Ende 2004
Vergabe- Mehr-/Minderkosten	+ 104	+ 6	+ 110
Ausführungs- Mehr-/Minderkosten	+ 3	- 3	0
Negative Zentrale Reserven	+ 353		+ 353
Projektänderungen	+ 1435	+ 433	+ 1867
Summe Mehr-/Minderkosten gegenüber UKB	+ 1895	+ 436	+ 2330

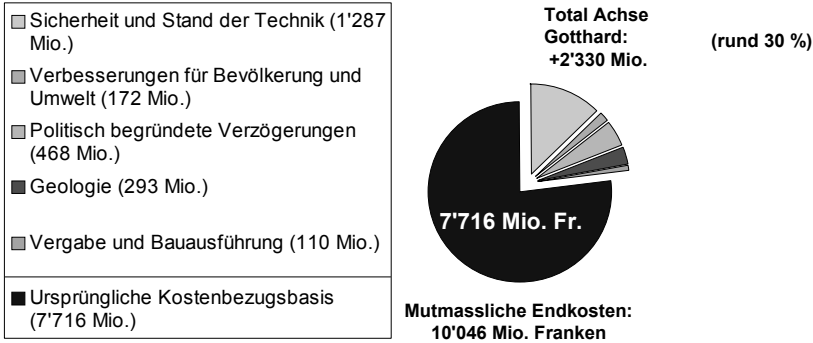
Quelle: Zusatzinformation des BAV vom 12. April 2005 zum NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, in Millionen Franken, gerundet

Die oben stehende Tabelle zeigt, dass die Mehrkosten der Achse Gotthard hauptsächlich durch Projektänderungen entstehen. Die grösste Einzelposition ist der sicherheitsbedingte Systemwechsel vom Doppel- auf zwei Einspurtunnel am Ceneri-Basistunnel. Daneben gibt es einzelne Änderungen, welche durch die ATG fortlaufend in Änderungs dossiers erfasst werden.

Die Zuordnung der Mehrleistungen und Mehrkosten hinsichtlich deren Ursachen seit 1998 auf der Gotthard-Achse ist aus Abbildung 5 ersichtlich:

Abbildung 5

Zuordnung der Mehrleistungen und Mehrkosten seit 1998: Gotthard-Achse



Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken (Preisbasis 1998), gerundet

Bemerkung: Unter „politisch begründeten Verzögerungen“ werden weitere rechtlich und politisch bedingte Mehrkosten verstanden.

Der gesamte Kostenanstieg auf der Achse Gotthard ist insbesondere auf folgende Faktoren zurückzuführen (vgl. Tab. 7):

Tabelle 7

Faktoren für Kostenanstieg seit 1998: Gotthard-Achse

Faktoren für den Kostenanstieg	Anteil
Sicherheit und Stand der Technik	55 %
– Systementscheid Ceneri-Basistunnel	
– Erhöhung Anzahl Querschläge	
– Verbesserung Lüftung und Kühlung	
– Partikelfilter	
– Trennsystem	
– Mehrkosten Bahntechnik	
– Erhöhung Brandschutz	
– Schlamm Entsorgung	
– Projektänderung Erstfeld	
Verbesserung für Bevölkerung und Umwelt	7 %
– Projektänderungen Gotthard Nord (Uri)	
– Vorinvestition Abzweigungsbauwerk Uri	

Faktoren für den Kostenanstieg	Anteil
Weitere politisch und rechtlich bedingte Mehrkosten, Etappierung FinöV	20 %
– Materialbewirtschaftung Erstfeld	
– Längeres Vorhalten der Bauleitung	
– Bahntechnische Einbaulogistik	
– Mehrfachplanungen	
Geologie	13 %
– Multifunktionsstelle Faido	
– Durchörterung kakiritische Störzone Bodio	
Vergabe- und Ausführungsmisserfolge	
– Vergabe Sedrun	5 %
Total Kostenanstieg	100 %

Quelle: Zusatzinformation des BAV vom 12. April 2005 zum NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, in Prozent

Die Gründe für die im Jahr 2004 neu gemeldeten Mehrkosten sind gemäss ATG (vgl. Tabelle 8):

Tabelle 8

Gründe neu gemeldete Mehrkosten im Jahre 2004 auf der Achse Gotthard

	Teilbetrag	Betrag
Mehrkosten Raum Uri aus Plangenehmigungsverfügung		22
Mehrkosten aus Bauprojekt Bahntechnik		245
Schlammmentsorgung		20
Reduktion Verzweigungsbauwerk Erstfeld		-39
Materialbewirtschaftung Amsteg		14
Teilabschnitte Bodio und Faido		155
– Option Losgrenzenverschiebung	(10)	
– Ergänzung der Änderung Neudisposition Multifunktionsstelle	(76)	
– Materialbewirtschaftung	(6)	
– Entsorgung Spritzbetonrückprall	(7)	
– Versorgungssicherheit Betonzuschlagsstoffe	(12)	
– Anderes bautechnisches Verhalten des Gesteins	(20)	
– Horizontale kakiritische Störzone	(10)	
– Verschiedene, noch nicht umschriebene Leistungen	(14)	
Gotthard Süd: Zusätzlicher Platzbedarf Bahntechnik		8
Verschiedenes		11
Total neu gemeldete Mehrkosten		436

Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken (Preisbasis 1998), gerundet

3.3.5

Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg bei den Streckenausbauten übriges Netz (Betriebsvorbereitungen Löttschberg)

Die mutmasslichen Endkosten für das Werk Streckenausbauten übriges Netz haben sich um 21 auf 800 Millionen Franken erhöht. Für die Streckenausbauten übriges Netz, Achse Löttschberg, Netzteil BLS werden unverändert mutmassliche Endkosten von 41 Millionen Franken ausgewiesen. Die SBB zeigt für die Streckenausbauten übriges Netz, Netzteil SBB mutmassliche Endkosten von 196 Millionen Franken auf. Die BLS hat die mutmasslichen Endkosten um 13 Millionen Franken auf 123 Millionen erhöht. Die Leistungen für die Betriebsvorbereitung der Achse Gotthard sind gemäss Botschaft zum Zusatzkredit vom 10. September 2004 mit 140 Millionen Franken in den mutmasslichen Endkosten berücksichtigt.

Die Ursachen für die Kostenentwicklung bei den Streckenausbauten übriges Netz sind in Tabelle 9 zusammengefasst:

Tabelle 9

Zusammensetzung des Kostenanstiegs: Streckenausbauten übriges Netz

Ursachen Kostenentwicklung Streckenausbauten übriges Netz	Stand Ende 2003	Veränderung 2004	Stand Ende 2004
Projektänderungen			
– Betriebsvorbereitungen Löttschberg	+ 110	+ 13	+ 123
– Achse Löttschberg SBB		+ 7	+ 7
– Betriebsvorbereitungen Gotthard	+ 140	0	+ 140
Summe Mehr-/Minderkosten gegenüber UKB	+ 250	+ 20	+ 270

Quelle: Zusatzinformation des BAV vom 12. April 2005 zum NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, in Millionen Franken, gerundet

3.3.6

Ursachen und Faktoren für den Kostenanstieg: Würdigung der NEAT-Aufsichtsdelegation

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

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

- 1. Erhöhte Sicherheitsanforderungen, vorab Systemscheid Ceneri-Basistunnel (zwei Röhren, Querschläge) und Erhöhung der Zahl der Querschläge am Gotthard und Lötschberg.*
- 2. Modernisierung der Bahntechnik, vorab ETCS, inkl. Ersatzsignalisierung zu ETCS Level 2 mit konventioneller Signalisierung an den Portalen des Lötschberg-Basistunnels und Eisenbahntechnik am Gotthard (vgl. Ziff. 10)*
- 3. Verbesserungen für Bevölkerung und Umwelt bei Frutigen (Tieferlegung, Eisenbahntechnik) und Uri (Projekt Nord/Abzweigungsbauwerk).*

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

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

3.4

Bestellungsänderungen des Bundes: Würdigung der NEAT-Aufsichtsdelegation

Vor dem Hintergrund des hohen Anteils von Bestellungsänderungen des Bundes am Kostenanstieg seit 1998 und der neu angemeldeten Mehrkosten bei der Eisenbahntechnik am Gotthard befasste sich die NEAT-Aufsichtsdelegation Anfang 2005 vertieft mit dem Bereich der Bestellungsänderungen. Sie warf insbesondere folgende Fragen auf:

- Was ist alles unter den Begriff der Bestellungsänderung des Bundes in der Kostenprognose per Ende 2004 enthalten? Wie hoch sind die Kosten in Bezug auf die ursprüngliche Kostenbezugsbasis 1998?
- Wer bestimmt die Bestellungsänderungen des Bundes? Wer ist zuständig und verantwortlich? Wer entscheidet materiell zwischen den verschiedenen Interessen des Bundes als Geldgeber, des Bundes als Besteller, der Ersteller als Bauherrn und der Bahnen als künftiger Betreiber?
- In welchem Mass soll und kann sich der Bund bei der NEAT Bestellungsänderungen aufgrund von Anpassungen der Standards und Vorgaben, bei-

spielsweise an den bahntechnologischen Fortschritt und an gestiegene Sicherheitsanforderungen, leisten?

- Welche Kosten-Nutzen-Überlegungen stehen hinter den Entscheiden für Bestellungenänderungen des Bundes?
- Nach welchen Kriterien wird über das Ausmass der Projektänderungen, vorab bei der Modernisierung der Bahntechnologie, entschieden?

3.4.1 Anteil der Bestellungenänderungen des Bundes

Von den Projektänderungen fällt die laufende Anpassung des Projektes an neue Sicherheitsanforderungen und den Stand der Technik besonders ins Gewicht. Allein durch den Wechsel von einer Doppelspurröhre auf zwei Einspurröhren beim Ceneri-Basistunnel (inkl. der Aktualisierung der Lüftungsplanung) wurden Bestellungenänderungen von rund 650 Millionen Franken ausgelöst. Ferner sind Projektverbesserungen für Umwelt und Bevölkerung und Projekterweiterungen massgebend. Die Bestellungenänderungen des Bundes sind aus Tabelle 10 ersichtlich.

Tabelle 10

Zusammensetzung Bestellungenänderungen seit 1998

Bestellungenänderungen	Kostenfolge rund
Systementscheid Ceneri-Basistunnel (2 EST) inkl. Lüftung	650
Querschlagabstand, Linienführung Erstfeld, Staffelung NEAT, Trennsystem, ETCS Level 2 im Lötschberg	430
Projektänderung / Plangenehmigung Uri	250
Ergänzungen Frutigen	200
Betriebsvorbereitung Achse Gotthard	140
Betriebsvorbereitung Achse Lötschberg	110
Vorinvestition für Verzweigung Projekt «Uri Berg lang geschlossen»	60
Total Bestellungenänderungen	1840

Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken (Preisbasis 1998), gerundet

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

Kritisch betrachtet die NEAT-Aufsichtsdelegation die Kostenentwicklung in den Bereichen Uri (vgl. Ziff. 16.1) und Bahntechnik (vgl. Ziff.10).

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

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

3.4.2 Kosten im Rahmen der Kostengenauigkeit von +/- 15 Prozent

Die Ersteller verfügen über keine Reserven zur Deckung für Unvorhergesehenes. Diese Reserven werden vom Bundesrat zentral bewirtschaftet. Diese Reserven entsprechen einer Kostengenauigkeit von 15 Prozent.

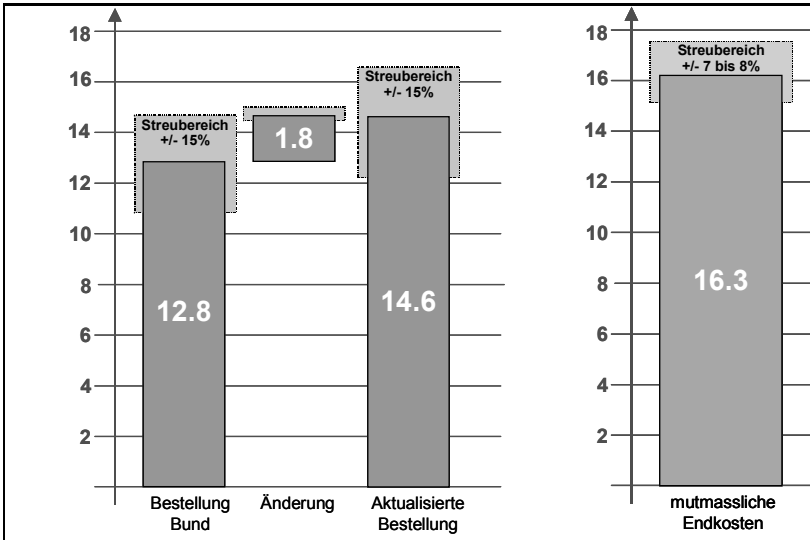
Die NEAT-Aufsichtsdelegation verlangte von den Erstellern Anfang 2005 eine Darstellung der Kostenentwicklung für ihre Werke, die eine Kostengenauigkeit von +/- 15 Prozent (entsprechend des rechnerisch ermittelten Anteils für die Werke an den zentralen Reserven des Bundes) für die ursprünglich und die zusätzlich durch den Bund bestellten Leistungen einbezieht. Ziel war festzustellen, ob die Kosten der Ersteller innerhalb der Kostengenauigkeit ihrer ausgewiesenen mutmasslichen Endkosten liegen.

Das BAV wurde beauftragt, in einer entsprechenden Darstellung mit Einbezug einer Kostengenauigkeit von +/- 15 Prozent das Verhältnis der aktualisierten Bestellung des Bundes zu den gesamten mutmasslichen Endkosten zu erstellen.

In Abbildung 6 ist der Vergleich zwischen den mutmasslichen Endkosten und der ursprünglichen Kostenbezugsbasis, die um die Bestellungenänderungen ergänzt wurde, graphisch dargestellt.

Alle Kosten für Projektänderungen enthalten eine bestimmte Kostengenauigkeit (Streubereich in Prozent).

Ursprüngliche Bestellungen und Bestellungenänderungen des Bundes seit 1998



Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli – 31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken (Preisbasis 1998), gerundet

Die mutmasslichen Endkosten von 16,346 Milliarden Franken übersteigen die aktualisierte Bestellung des Bundes von rund 14,60 Milliarden Franken um rund 1,8 Milliarden (ungerundet rund 1,75 Milliarden) Franken.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass sich die mutmasslichen Endkosten innerhalb der Kostengenauigkeit der aktualisierten Bestellung (ursprüngliche und nachträgliche Bestellungen) des Bundes von +/- 15 Prozent bewegen.

3.4.3 Zuständigkeiten beim Änderungswesen

Gemäss BAV werden die Projekte von den Erstellern erarbeitet und dem BAV zur Prüfung und zur Genehmigung unterbreitet.

Die Änderungen im Gesamtprojekt NEAT beziehen sich auf die Bestellung des Bundes, wie sie in den Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Erstellern festgehalten und in den Bezugsbasen konkretisiert sind. Der Ablauf im Änderungswesen stellt sicher, dass alle Änderungen transparent und nachvollziehbar gehandhabt und dokumentiert werden. Die Zuständigkeiten sowie das Verfahren sind in der NEAT-Controlling-Weisung geregelt.

Die beantragten Änderungen werden von den Erstellern begründet und vom BAV geprüft. Alle Anträge sind in einem Änderungsjournal erfasst und dokumentiert. Das umfangreiche Journal ist jeweils in den Standberichten des BAV als Beilage enthalten.

3.4.4 Umgang mit den Änderungen

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

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

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

3.5 Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Kostenprognose

3.5.1 Ermittlung der Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Kostenprognose

Bei den mutmasslichen Endkosten handelt es sich um einen Prognosewert. Dessen Genauigkeit bzw. Zuverlässigkeit wird mit zwei *alternativen*, voneinander unabhängigen und sich ergänzenden Methoden ermittelt: dem Kostenstrommass und dem Kostenrisiko. Beim Kostenrisiko wird die Sensitivität aus dem Blickwinkel möglicher Ereignisse und der damit verbundenen Auswirkungen betrachtet. Im Controlling wird das Kostenstrommass aufgrund von Erfahrungswerten spezifisch je Projektphase eingeschätzt.

3.5.2 Kostenstrommass

In den mutmasslichen Endkosten sind Kostenangaben mit unterschiedlicher *Prognosegenauigkeit* enthalten, da nicht alle Projektteile zur gleichen Zeit geplant und realisiert werden. Auf Grund dieser unterschiedlichen Projektstände werden in der Endkostenprognose Kostenangaben ganz unterschiedlicher Qualität verwendet. Mit zunehmendem Projektfortschritt wird die Ungenauigkeit geringer. So fliessen bei-

spielsweise beim Lötschberg bereits grosse Anteile aus abgerechneten Verträgen mit den effektiven Kosten in die Endkostenprognose ein.

Mit diesem *Streumass* wird das bisher Unvorhergesehene (Ungenauigkeiten bei der Leistungsmenge und bei den Preisen) abgedeckt. Nicht enthalten sind zusätzliche Bestellungen bzw. Einsparungen durch Verzichtplanung.

Gemäss BAV liegt die Kostengenauigkeit des gesamten Projekts NEAT unverändert bei +/- 7 bis 8 Prozent. Tabelle 11 gibt Auskunft über die Kostengenauigkeit nach Projektstufe und den ungefähren Anteil an den mutmasslichen Endkosten:

Tabelle 11

Kostengenauigkeit und Kostenstreumass per Ende 2004

Projektstufe	Anteil in Prozent	Kostenanteil in Mrd. Fr.	Kostengenauigkeit	Kostenstreumass
	an Endkosten	an Endkosten	in Prozent	in Mrd. Fr.
Vorprojekt	6 %	1,0	+/- 25 %	+/- 0,25
Auflageprojekt	15 %	2,4	+/- 15 %	+/- 0,35
Bauprojekt	24 %	3,9	+/- 10 %	+/- 0,40
Vergaben	21 %	3,4	+/- 5 – 7 %	+/- 0,20
Ist-Kosten	26 %	4,2	+/- 0 – 2 %	+/- 0,10
Schlussrechnung	8 %	1,4	0 %	0
mutmassliche Endkosten 1998		16,3		+/- 1,3

Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht

Die Ermittlung der Prognosegenauigkeit mit Hilfe des Kostenstreumasses ergibt betragsmässig eine mögliche Abweichung der mutmasslichen Endkosten von rund 1,3 Milliarden Franken.

3.5.3 Kostenrisiko

Das BAV aktualisierte per Ende 2004 ihre Risikoanalyse (vgl. Anhang 11a). Dabei wurden keine neuen Risikofaktoren identifiziert. Für das Gesamtprojekt NEAT erstrecken sich die Gefahren mit dem grössten Kostenrisiko aus Sicht des BAV per Ende 2004 auf folgende Bereiche:

- Baugrund ist schlechter als prognostiziert (vgl. Ziff. 9)
- Verträge werden nicht eingehalten (vgl. Ziff. 13)
- Es erfolgen zusätzliche Bestellungen des Bundes und Projektänderungen (vgl. Kap. 3.4).

- Die Kostenauswirkung von Massnahmen zur Einhaltung der Terminziele erhöhen die Endkostenprognose (vgl. Ziff. 7.5).

Bei der *Achse Lötschberg* schätzt das BAV das Gefahrenpotenzial auf rund 200 Millionen Franken. Aufgrund des weit fortgeschrittenen Projektstandes wird das Chancenpotenzial für Kostenersparnisse als gering eingeschätzt.

Bei der *Achse Gotthard* bewegt sich das Gefahrenpotenzial bzw. Kostenrisiko gegenüber den aktuellen mutmasslichen Endkosten weiterhin auf dem Niveau von rund 850 Millionen Franken, die Chancen für Kostenersparnisse schätzt das BAV mit rund 100 Millionen Franken deutlich geringer ein. Diese vorsichtige Einschätzung gewichtet die Risiken bei der Bahntechnik und der Geologie stärker als die Chancen.

Die Ermittlung der Prognosegenauigkeit mit Hilfe der Risikoanalyse ergibt für alle Werke der NEAT ein Mehrkostenpotenzial von 1,1 Milliarden Franken und ein Einsparpotenzial von 100 Millionen Franken.

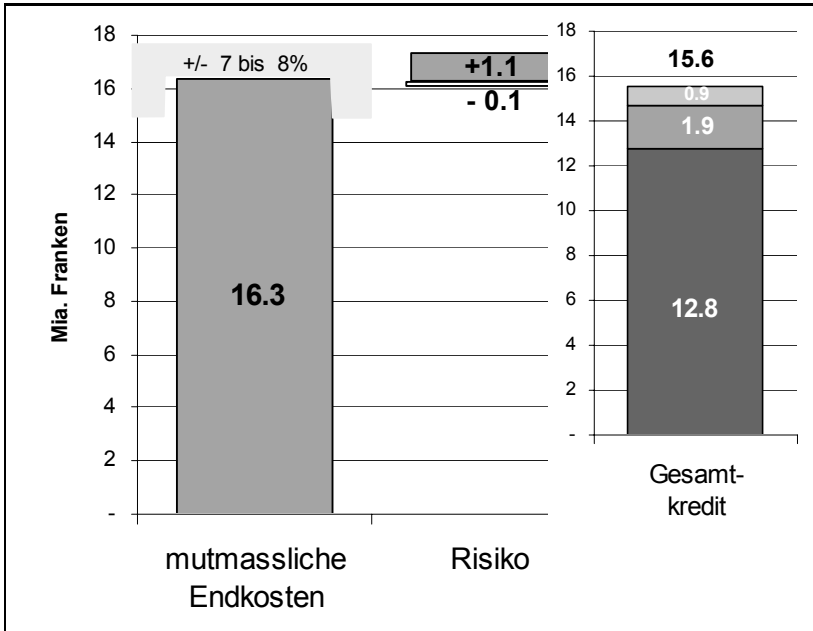
Innert Jahresfrist hat sich das Mehrkostenpotenzial um rund 300 Millionen Franken und das Einsparpotenzial um rund 250 Millionen Franken verringert.

In diesen Risikobetrachtungen sind der Zimmerberg-Basistunnel und der Hirzeltunnel nicht berücksichtigt.

3.5.4 Kostenrisiko: Würdigung der NEAT-Aufsichtsdelegation

Ein Vergleich zwischen den Ergebnissen der beiden Methoden (Kostenstromass und Kostenrisiko) zeigt, dass die erfassten potenziellen Kostengefahren in etwa dem Kostenstromass von + 8 Prozent entspricht, hingegen die potenziellen Kostenchancen deutlich kleiner sind als sich aufgrund des Stromasses von – 7 bis 8 Prozent vermuten lässt (vgl. Abb. 7).

Übersicht Kostenstreumass und Kostenrisiko



Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt fest, dass eine Tendenz zur Kostensteigerung weiterhin deutlich wahrscheinlicher ist als die zur Zieleinhaltung erforderliche Kostenreduktion. Sie rechnet mit einem weiteren Anstieg der Kosten.

Reserven zur Deckung des möglichen Mehrkostenrisikos sind in der Endkostenprognose nicht enthalten. Das heisst, dass sich die mutmasslichen Endkosten – unter gleich bleibenden gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen – aufgrund des heutigen Wissensstands bestenfalls auf knapp 16,2 Milliarden, im schlechtesten Fall auf gut 17,4 Milliarden Franken belaufen könnten.

3.6 Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen

3.6.1 Teuerungsbegriffe

Aufwendungen für Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer liegen weitgehend ausserhalb des Einflussbereiches der Projektverantwortlichen. Sie wurden vom Parlament – wie bei anderen Bauprojekten – nicht als Bestandteil des NEAT-Gesamtkredits beschlossen.

Mit Artikel 3 des Alpentransit-Finanzierungsbeschlusses hat die Bundesversammlung dem Bundesrat die Kompetenz delegiert, den NEAT-Gesamtkredit um den zusätzlichen Mittelbedarf, der aufgrund der auflaufenden NEAT-Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen entsteht, zu erhöhen. Im Gegensatz zu einer Erhöhung des NEAT-Gesamtkredits aufgrund projektbedingter Mehrkosten durch das Parlament (Zusatzkredit), wird diese Anpassung des NEAT-Gesamtkredit durch den Bundesrat als *Krediterweiterung* bezeichnet.

Zur Finanzierung bzw. Deckung der mutmasslichen teuerungsbedingten Aufwendungen steht im Rahmen des FinöV-Fonds eine implizite «Reserve» von über 2 Milliarden Franken zur Verfügung. Diese basiert auf der Annahme einer durchschnittlichen Jahresteuering von 2 Prozent für die Laufzeit des Fonds.

Die teuerungsbedingten Aufwendungen setzen sich aus der Indexteuering und der Vertragsteuering zusammen:

- Die Indexteuering läuft auf zwischen der Erstellung des Kostenvoranschlags und dem Vertragsabschluss bei der Vergabe jedes einzelnen Loses. Sie widerspiegelt die konjunkturbedingten Marktpreise, die sich aus dem Angebot und der Nachfrage ergeben, und wird mit dem NEAT-Teueringindex (NTI) gemessen.
- Die Vertragsteuering widerspiegelt die Kostenentwicklung von Löhnen, Material und Maschinen nach Vertragsabschluss und wird gemäss Richtlinien der Konferenz der Bauorgane des Bundes (KBOB) errechnet.

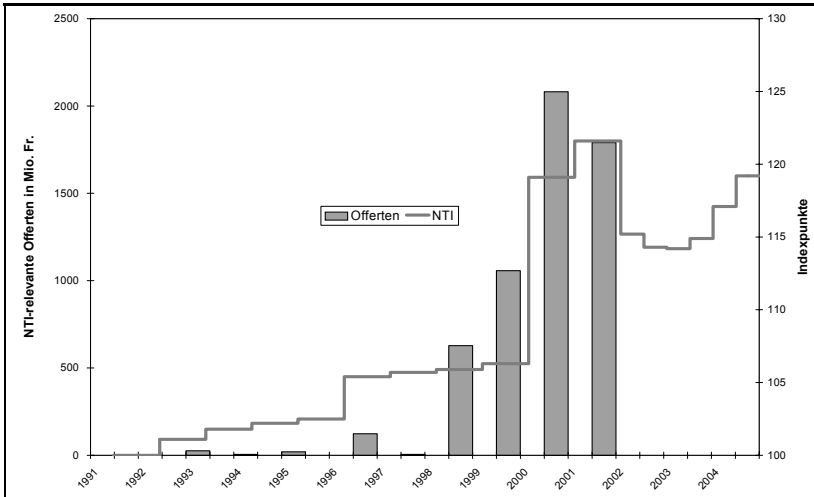
Über die Zusammensetzung, Berechnungsmethode und Festlegung des NEAT-Teueringindex (NTI) durch die Behörden hat die NEAT-Aufsichtsdelegation im Jahre 2002 berichtet (vgl. Tätigkeitsbericht 2001, Ziff. 5.1.1).

3.6.2 Entwicklung des NEAT-Teueringindex (NTI) seit 1991

Gemäss Standbericht des BAV wird die notwendige Nachführung des Kontrollindex gemäss der Methode Schips/ Röthlisberger erst in der zweiten Hälfte 2005 – nach der Vergabe des Loses Erstfeld – möglich sein. Damit verzögert sich die definitive Festlegung des NEAT-Teueringindexwertes (NTI) auf Oktober 2005. Der Indexwert für die Periode vom 1. Oktober 2004 bis 31. März 2005 wurde deshalb provisorisch festgelegt. Der provisorische Indexwert beträgt 119,2 Punkte (Basis 1991 = 100,0 Punkte).

Die Entwicklung des NTI seit 1991 ist aus Abbildung 8 ersichtlich:

Entwicklung NEAT-Teuerungsindex seit 1991



Quelle: NEAT-Standbericht des BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken, Preisbasis 1998, gerundet

3.6.3 Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen: Würdigung der NEAT-Aufsichtsdelegation

Der aktuelle Wert für den provisorisch festgelegten NEAT-Teuerungsindex von 119.2 Punkten entspricht einem Erweiterungsbedarf für die Indexteuerung von rund 687,7 Millionen Franken.

Zusammen mit den Aufwendungen für die Vertragsteuerung (293,16 Millionen), die Bauzinsen (rund 172,6 Millionen) und die Mehrwertsteuer (rund 151,7 Millionen) führt dies zu einem aktuellen Erweiterungsbedarf des NEAT-Gesamtkredits von rund 1,3 Milliarden Franken oder rund 8,4 Prozent des NEAT-Gesamtkredits (Stand Ende 2004).

3.7 Schätzung der effektiven Kosten der NEAT bis Projektende

Politisch interessiert die Frage, wie viel Geld gemäss heutiger Prognose bis zum Abschluss der NEAT effektiv aus der Bundeskasse entnommen wird, um alle anfallenden Kosten bis zum Projektende zu bezahlen. Diese Zahl ist in der NEAT-

Controllingweisung nicht enthalten, kann jedoch für die Liquiditätsplanung des FinöV-Fonds grob geschätzt werden.

Die Entwicklung der ursprünglichen Projektkosten zum heutigen Kostenstand ist in folgenden sechs Hauptkategorien ausgewiesen: «Sicherheit und Stand der Technik», «Verbesserungen für Bevölkerung und Umwelt», «Politisch und rechtlich bedingte Mehrkosten» (Etappierung FinöV), «Geologie», «Vergabe- /Ausführungsmisserfolge» und «Projekterweiterung». Die wichtigsten kostenrelevanten Leistungsänderungen sind aufgelistet. Diese Projektentwicklung beträgt 3,5 Milliarden, womit sich die aktuellen mutmasslichen Endkosten auf 16,3 Milliarden (Preisstand 1998) belaufen (vgl. Tab. 12).

Tabelle 12

NEAT-Projektkosten (Stand Ende 2004)

NEAT-Projektentwicklung Preisstand 1998	Mehrkosten (Mrd. Fr.)	Total (Mrd. Fr.)
Ursprüngliche Kostenbezugsbasis (Objektkredite ohne Reserven)		12.8
+ Sicherheit und Stand der Technik	1,5	
– Erhöhung der Anzahl Querschläge		
– Ceneri-Basistunnel: zwei Einspurtunnel statt einer Doppelröhre		
– Verbesserung der Lüftung und Kühlung		
– Trennsystem für die Entwässerung		
– Gotthard-Basistunnel: Abdichtung Tunnelschale Einspurtunnel		
– Umstellung auf ETCS Level 2		
– Erweiterung Bahntechnik am Gotthard		
+ Verbesserung für Bevölkerung und Umwelt	0,5	
– Tieferlegung und Tagbautunnel Frutigen		
– Uri: Vorinvestition für eine Tunnelverzweigung		
– zusätzliche Lärmschutzmassnahmen		
+ Rechtlich und politisch bedingte Mehrkosten (Etappierung FinöV)	0,5	
– Abwartung FinöV-Vorlage		
– Mehrfachdurchführung Auflageverfahren Uri		
+ Geologie	0,3	
– Verschiebung Multifunktionsstelle Faido		
– Tunnel Bodio		
– Karbonzone Mitholz		
+ Vergabe-/Ausführungsmisserfolge	0,5	
– Aufträge konnten nicht zum geplanten Preis vergeben werden		

NEAT-Projektentwicklung Preisstand 1998	Mehrkosten (Mrd. Fr.)	Total (Mrd. Fr.)
+ Projekterweiterungen	0,2	
– Betriebsvorbereitung am Lötschberg (inkl. Löschzug)		
– Betriebsvorbereitung am Gotthard		
– Marketing NEAT		
NEAT-Projektkosten per 31. Dezember 2004 Preisstand 1998	3,5	16,3

Quelle: Zusatzinformation BAV vom 14. April 2005, in Milliarden Franken, gerundet

Eine grobe Schätzung der effektiven Kosten der NEAT bis Projektende beinhaltet neben der Prognose der beeinflussbaren mutmasslichen Endkosten aus heutiger Sicht auch die Ergebnisse der aktuellen Analyse zu den Kostenrisiken sowie die bisher aufgelaufenen und die bis zum Projektende voraussichtlich anfallenden Aufwendungen für Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer. Sie hängt damit von heute bekannten bzw. von den Projektverantwortlichen beeinflussbaren *und* von heute noch unbekanntem bzw. von den Projektverantwortlichen nicht beeinflussbaren Faktoren ab. Alle drei Elemente verändern sich mit fortschreitender Verwirklichung des Projekts. Der NEAT-Gesamtkredit deckt nur die beeinflussbaren Kosten ab. Die nicht beeinflussbaren Aufwendungen in der Grössenordnung von 4 Milliarden Franken (heutige Schätzung) sind nicht Bestandteil des vom Parlament bewilligten NEAT-Gesamtkredits. Sie sind jedoch mit der Finanzierung über den FinöV-Fonds ebenfalls abgedeckt. Diese Mechanik entspricht dem Willen des Parlaments.

4 System der Kostensteuerung

4.1 Verpflichtung der Ersteller zur haushälterischen Mittelverwendung

Gemäss Artikel 2 der Alpentransit-Verordnung (AtraV) sind die Ersteller bei der Planung und Erstellung der Projekte des NEAT-Konzepts zum haushälterischen Einsatz der vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel verpflichtet. Sie haben permanent Massnahmen zur Einhaltung der jeweiligen Objektkredite nach dem Alpentransit-Finanzierungsbeschluss zu prüfen und vorbehältlich einer genehmigungspflichtigen Projektänderung umzusetzen. Die entsprechenden Arbeiten sind zu dokumentieren. Ist absehbar, dass die jeweiligen Objektkredite nicht eingehalten werden können, sind die Ersteller zur Vorlage von Kompensationsmassnahmen an das BAV verpflichtet. Sie zeigen dabei insbesondere die Konsequenzen auf die Bestellung des Bundes auf. Die Regelungen der AtraV sind in den Vereinbarungen mit den Erstellern weiter konkretisiert.

4.2

Steuerung durch Knappheit und Zentralisierung der Reserven beim Bundesrat

Planung und Bau des NEAT-Projekts dauern über einen langen Zeitraum von fünf- und zwanzig Jahre. In Bezug auf die Leistungen und Kosten hat dies verschiedene Konsequenzen:

- Über die in der Zukunft anfallenden Kosten und deren Stand nach Abschluss der Arbeiten besteht Unsicherheit.
- In dieser Zeit verändern sich die Ansprüche an das Bauwerk. Der Stand der Technik und der Sicherheit wandelt sich und damit die zu erbringenden Leistungen und die daraus resultierenden Kosten.

Als Folge davon haben das Departement und der Bundesrat dem Parlament eine Vorlage vorgelegt, das als zentrales Element der Kostensteuerung ein enges Kostenkorsett enthielt. Aufgrund von Erfahrungen mit massiven Kostenüberschreitungen bei früheren Bundesprojekten und angesichts der milliardenschweren Investitionen für die FinöV-Projekte hat das Parlament im Jahre 1998 dem im folgenden beschriebenen System zugestimmt.

Ziel war einerseits, den Kostendruck auf die Ersteller laufend aufrecht zu erhalten, andererseits die Transparenz des Systems für Bundesrat und Parlament sicherzustellen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden bei der Festlegung des NEAT-Gesamtkredits im Jahre 1999 politisch folgende Grundsatzentscheide gefällt:

- *Knapper Objektkredit Reserven:* Die Finanzierung von Mehrkosten bzw. der Unsicherheit erfolgt über den Objektkredit Reserven im NEAT-Gesamtkredit. Dieser wurde bei Projektbeginn auf 15 Prozent der Gesamtsumme der Objektkredite für alle NEAT-Werke festgelegt. Die den Krediten zugrunde liegenden Kostenvoranschläge für die einzelnen Werke basierten allerdings weitgehend auf Vorprojekten mit einer Kostengenauigkeit von +/- 25 Prozent, zum Teil auf Projektstudien mit einer geringeren Kostengenauigkeit.

Der Objektkredit Reserven wurde vom Parlament bewusst knapp gehalten und weniger hoch angesetzt, als zur vollen Deckung der Unsicherheit nötig wäre.

- *Zentrale Verwaltung der Reserven beim Bundesrat:* Der knappe Objektkredit Reserven wurde zentral beim Bund angesiedelt. Im Gegensatz zu gängigen Bauvorhaben verfügen die Ersteller damit über keine eigenen Reserven. Gemäss Artikel 3 des Alpentransit-Finanzierungsbeschlusses bewirtschaftet der Bundesrat den Gesamtkredit. Er kann insbesondere geringfügige Verschiebungen zwischen den Objektkrediten vornehmen, die Objektkredite in Tranchen freigeben, die Freigaben aus den Reserven zu Gunsten von Objektkrediten vornehmen, wenn nachgewiesen ist, dass deren Mehrkosten nicht mit anderen Mitteln kompensiert werden können, und es zur Stabilisierung der finanziellen Situation erforderlich ist, den Gesamtkredit um die ausgewiesene Teuerung, die Mehrwertsteuer und die Bauzinsen erhöhen sowie innerhalb des Gesamtkredites spezifische Finanzierungslösungen zur Verbesserung der Rentabilität der öffentlichen und privaten, in die NEAT investierten Mittel aushandeln. Reichen die Mittel nicht aus, muss der Bundesrat dem Parlament eine Botschaft für einen Zusatzkredit vorlegen.

Dieses System zur Kostensteuerung hat insbesondere Auswirkungen in folgenden Bereichen:

- Jede Projektaktualisierung und -änderung mit Mehrleistungen – sei es aufgrund von Beststellungsänderungen des Bundes oder Anpassungen an den sicherheits- und bahntechnologischen Fortschritt, sei es aufgrund von nicht prognostizierten geologischen Schwierigkeiten oder Vergabemisserfolgen – muss mit den entsprechenden finanziellen Folgen gegenüber Bundesrat und Parlament ausgewiesen und begründet werden.

Dieses Verfahren beinhaltet eine sehr enge Projektbegleitung und garantiert ein – im Vergleich mit anderen Grossprojekten – hohes Mass an Transparenz für das Parlament. Es führt allerdings systembedingt auch zu einer halbjährlichen Anpassung der Kostenprognose. Bei den Erstellern sind keine Reserven als Puffer vorhanden sind, um Mehrleistungen aufzufangen. Dies führt dazu, dass sich Mehrleistungen – nach Verrechnung allfälliger Kompensationen – unmittelbar auf die Kostenprognose auswirken.

- Reichen die Mittel nicht aus, muss der Bundesrat dem Parlament eine Botschaft für einen Zusatzkredit vorlegen.

Mit der 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) beantragte der Bundesrat eine Aufstockung der Reserven um 900 Millionen Franken, um die zum damaligen Zeitpunkt bekannten Mehrkosten zu finanzieren.

In seinem Bericht vom 7. April 2004 über die Mehrkosten betreffend den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1 (BBl 2004 2675) legte er im Frühjahr 2004 dar, weshalb er – trotz gestiegenen prognostizierten Mehrkosten – nicht nur am bestehenden rigiden System festhalten, sondern auch einen Paradigmawechsel vornehmen und eine Finanzierungslücke in Kauf nehmen will. Im Hinblick auf eine mögliche Verzichtsplanung erläuterte er, dass die sich in Bau befindlichen FinöV-Projekte (BAHN 2000 1. Etappe, Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel, Lärmsanierung) sowie der Ceneri-Basistunnel und die beschlossenen Projekte der 1. Phase des HGV-Anschlusses als verkehrspolitisch prioritäre Projekte gemäss bisherigem Bauprogramm realisiert werden sollen. Alle anderen Projekte sollen überprüft und in einer Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung von Bahngrossprojekten (ZEB) zur Diskussion gestellt werden. Die Vorlage soll festlegen, welche Projekte im Zeitraum von 2011 bis 2028 gebaut und welche Vorhaben zurückgestellt werden sollen, und die rechtlichen Grundlagen für die Realisierung dieser Projekte schaffen. Der Ständerat hat an seiner Sitzung vom 1. März 2005 beschlossen, dass die Vorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahngrossprojekte bereits im Jahr 2007 dem Parlament vorgelegt werden soll.

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

Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist der Ansicht, dass sich das bestehende System der Reservebewirtschaftung durch den Bundesrat grundsätzlich bewährt hat. Der permanente Kostendruck auf die Projektbeteiligten ist geeignet, eine sparsame Mittelverwendung zu ermöglichen. Er schützt sie auch gegen weitergehende Begehren von Kantonen, Privaten und Unternehmen.

Ebenso klar ist aber die volle Verantwortlichkeit des Bundesrates für laufende Massnahmen zur Kostenoptimierungen.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation ist der Ansicht, dass das bestehende System nicht geändert werden sollte.

5 Projekt- und Kostenoptimierungen

Gemäss Artikel 3 des Alpentransit-Finanzierungsbeschlusses bewirtschaftet der Bundesrat den Gesamtkredit. Er kann insbesondere die Freigaben aus den Reserven zu Gunsten von Objektkrediten nur vornehmen, wenn nachgewiesen ist, dass deren Mehrkosten nicht mit anderen Mitteln kompensiert werden können, und es zur Stabilisierung der finanziellen Situation erforderlich ist. 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 demnach alle Möglichkeiten zur Projektoptimierung ausgeschöpft werden.

Auf Stufe der Ersteller sind im Rahmen der Bauausführung Kompensationsmöglichkeiten und auf Stufe der Bundesbehörden Vorgaben bzw. Standards zu überprüfen und Anpassungen umzusetzen. Eine Etappierung von Projekten bzw. einen Verzicht auf einzelne Projektteile zu beschliessen, obliegt dem Parlament.

5.1 Kompensationen der Ersteller

Die Ersteller haben den Auftrag, das Projekt systematisch nach möglichen Kompensationen, d.h. einem Ausgleich von Mehrkosten durch anderweitige Minderkosten innerhalb eines Werkes, zu überprüfen. Die von den Erstellern eingereichten Kompensationsanträge werden vom BAV geprüft und beurteilt.

Das BAV fordert die Ersteller weiterhin auf, Kompensationsmöglichkeiten intensiv zu prüfen und wenn möglich umzusetzen, um Kosten zu sparen. Sie haben dazu im ersten Quartal 2005 einen Bericht abgegeben.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation befasste sich Anfang Februar 2005 im Sinne einer ersten Sichtung und Gewichtung mit den Hintergründen der vorläufigen Mehrkostenprognose per Ende 2004.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat die Kompensationsbemühungen der Ersteller auch in der Berichtsperiode laufend verfolgt und konnte feststellen, dass auf der operationellen Ebene bisher eine Reihe von Kompensationen realisiert worden sind bzw. sich in Planung und Ausführung befinden. Insgesamt haben sich bis

Ende 2004 Kompensationserfolge von rund 247 Millionen Franken (Ende 2003 rund 159 Millionen) ergeben.

Sie hat zur Kenntnis genommen, dass nach Ansicht der Ersteller die Möglichkeiten für weitergehende Kompensationen, die in ihrem Einflussbereich liegen, weitgehend ausgeschöpft seien.

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

5.1.1 Kompensationen Achse Lötschberg

Gemäss Angaben des BAV sind seit dem Abschluss der Vereinbarungen mit dem Bund von den untersuchten Kompensationsmöglichkeiten Kompensationen im Betrag von 122 Millionen Franken ausgewiesen und teilweise im Änderungswesen definitiv erfasst worden. In diesen ausgewiesenen Kompensationen sind auch Positionen enthalten, die jetzt von anderen Projektbeteiligten erbracht werden, so 17,8 Millionen Franken für die bahntechnische Ausrüstung beim Anschluss Raron durch die SBB und 40,8 Millionen Franken (16,4 und 24,4 Millionen Franken) für Fahrleitungsstützpunkt und weitere Schnittstellenbereinigungen durch die BLS AT. Die meisten der Kompensationsmöglichkeiten wurden gemäss dem Standbericht der BLS AT bereits ausgeführt oder sind in Arbeit.

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

5.1.2 Kompensationen Achse Gotthard

Gemäss BAV präsentierte die ATG seit dem Abschluss der Vereinbarungen mit dem Bund Kompensationsmassnahmen, deren Beschluss im Zuständigkeitsbereich der ATG liegen, mit einem Potenzial von insgesamt 258 Millionen Franken. Davon bleibt nach Überprüfung durch das BAV ein Potential von 183 Millionen Franken. Von den untersuchten Möglichkeiten sind gemäss Angaben des BAV Kompensationen im Betrag von 105 Millionen Franken realisiert worden.

Am 1. Juli 2004 beauftragte das BAV die ATG, alle Kompensationsmassnahmen und den Stand der Umsetzung aufzuzeigen. Die ATG lieferte dem BAV Mitte Feb-

ruar 2005 ihren Bericht über die Kompensationsplanung. Darin wies sie vier Kategorien von Kompensationsmassnahmen aus:

- Echtes Einsparungsmassnahmen: Das Potenzial für Sparmassnahmen, welche die ATG selbst beschliessen kann, wird auf rund 50 Millionen Franken beziffert.
- Einsparungsmassnahmen, die eines Grundsatzentscheids des BAV als Genehmigungsbehörde bedürfen: Das Einsparpotenzial wird auf rund 90 Millionen Franken geschätzt. Darunter fallen unter anderem mögliche Einsparungen beim Ceneri-Basistunnel durch eine Erhöhung der Querschlagabstände (vgl. Ziff. 5.1.3), durch die Umsetzung eines Mischsystems für die Entwässerung und durch den Verzicht auf eine Ereignislüftung, die von der PO-SiB AT empfohlen wurde. Beim Gotthard-Basistunnel sieht die ATG zudem Einsparungen durch eine Anpassung des Entwässerungssystems und bei der Bahntechnik.
- Einsparungsmassnahmen, bei denen der letztmögliche Zeitpunkt für einen Entscheid bereits vorüber ist: In diesem Bereich sieht die ATG kein Sparpotenzial. Darunter fallen eine Erhöhung der Querschlagabstände beim Gotthard-Basistunnel, eine etappierte Realisierung bzw. die Frage der Abdichtung beim Ceneri-Basistunnel sowie eine Etappierung der Bahntechnik.
- Massnahmen zur Reduktion von Mehrkosten: Das Sparpotenzial wird auf rund 30 Millionen Franken geschätzt, die bei der Materialbewirtschaftung in Uri weniger anfallen könnten, falls die Plangenehmigungsverfügung für den Streckenabschnitt nördlich des Knickpunkts rechtzeitig vorliegt (vgl. Ziff. 16.1).

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

5.1.3 Anpassungen der Standards durch die Bundesbehörden

Die NEAT-Aufsichtsdelegation verlangte in der letzten Berichtsperiode vom Bundesrat zu überprüfen, welche Standards geändert werden können, um Einsparungen zu erzielen (vgl. Tätigkeitsbericht 2003). Sie erwartete, dass ihr über die Ergebnisse der Abklärungen Bericht erstattet wird. Das BAV beauftragte in der Folge die Ersteller, im Rahmen ihrer Kompensationsabklärungen auch Vorschläge zur Änderung von Vorgaben bzw. Standards des Bundes abzuklären.

In der Berichtsperiode befasste sich die NEAT-Aufsichtsdelegation eingehend mit der Frage der Standards im Bereich der Sicherheit. Sie führte eine Aussprache mit

zwei externen Experten, bei der unter anderem die Frage nach der sicherheitstechnisch verantwortbaren Anzahl Querschlagsabstände im Ceneri-Basistunnel im Zentrum stand (vgl. Ziff. 8).

Das BAV hielt für das Auflageprojekt des Ceneri-Basistunnels aus Sicherheitsüberlegungen am Grundsatz fest, dass dieses nach dem gleichen Sicherheitsstandard wie beim Gotthard-Basistunnel projektiert wird.

Entgegen den Empfehlungen der SBB und des BAV kam die ATG im Rahmen einer im Jahre 2000 durchgeführten Risikoanalyse zum Schluss, dass ein Querschlagsabstand von 500 Metern ausreichen würde. Die ATG teilte der NEAT-Aufsichtsdelegation mit, dass sie im Rahmen der Kompensationsplanung prüfen werde, ob eine Erhöhung der Querschlagsabstände, welche im Auflageprojekt mit +/- 325 m festgelegt sind, zu rechtfertigen sei. Mit einer solchen Erhöhung liessen sich die Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten reduzieren.

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

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

5.2 Etappierung der Projekte und Verzicht auf Projektteile durch das Parlament

Die Beschlussfassung über eine Etappierung bzw. einen Verzicht auf einzelne Projektteile liegt in der Kompetenz des Parlaments. Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfahl den KVF in der Berichtsperiode, bei der Beurteilung der Vorlage zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte die NEAT-Finanzierung in eine Gesamtschau einzubeziehen (vgl. Ziff. 6.4.1).

Im Herbst 2004 wandte sich die NEAT-Aufsichtsdelegation an den Bundesrat und lud ihn ein, dem Parlament baldmöglichst zu berichten, wie er die nicht gedeckten Mehrkosten (Mitte 2004 rund 302 Millionen Franken) zu vermeiden gedenke. Im Rahmen einer Aussprache betonte der Vorsteher des UVEK im November 2004, dass Einsparungen in einem Ausmass von rund 302 Millionen Franken letztlich nur durch den Verzicht auf einzelne Projektteile erreicht werden können. Die sich in Bau befindlichen FinöV-Projekte (BAHN 2000 1. Etappe, Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel, Lärmsanierung) sowie der Ceneri-Basistunnel und die beschlossenen Projekte der 1. Phase des HGV-Anschlusses hätten verkehrspolitische Priorität. Sie sollen gemäss dem bisherigen Bauprogramm realisiert werden. Alle anderen Projekte (bei der NEAT unter anderem der Zimmerberg-Basistunnel und der Hirzeltunnel sowie Projekt «Uri Berg lang geschlossen») sollen in einer Gesamtschau überprüft und in der Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung von Bahngrossprojekten (ZEB) zur Diskussion gestellt werden. Die Vorlage legt fest, welche

Projekte im Zeitraum 2011–2028 gebaut und welche Vorhaben zurückgestellt werden sollen und schafft die rechtlichen Grundlagen für die Realisierung dieser Projekte.

Der Vorsteher UVEK erläuterte, dass grundsätzlich alle Projekte, die nicht gebaut sind, für eine Verzichtspannung zur Disposition stehen. Im Bereich der finanzierten Teile der NEAT betrifft dies den Zimmerberg-Basistunnel mit einem Kreditvolumen von rund 632 Millionen Franken (Preisbasis 1998), die Verbindung mit dem linken Zürichseeufer (Hirzel-Tunnel) mit einem Volumen von 216 Millionen Franken und der Ceneri-Basistunnel mit einem Volumen von 1390 Millionen. Diese Werke sind Bestandteil der Endkostenprognose.

Mit Bezug auf die vom Bundesrat ans Parlament überwiesenen Vorlagen zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte, zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken und HGV befasste sich die NEAT-Aufsichtsdelegation mit dem politischen Handlungsspielraum, innerhalb dessen das Parlament allfällige Beschlüsse zu Verzichtsmassnahmen präjudiziert. In der Frühjahrsession 2005 haben der Ständerat im Rahmen der Vorlage zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte und der Nationalrat im Rahmen der Vorlage zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken parlamentarische Entscheide mit Auswirkungen auf das Verzichtspotenzial gefällt:

- Der Ständerat hat sich für eine Erhöhung der Bevorschussungslimite im FinöV-Fonds auf 8,6 Milliarden Franken ausgesprochen. Damit hat er auch einer Erhöhung der Bevorschussung für den Ceneri-Basistunnel mit zwei Einspurröhren zugestimmt.
- Gleichzeitig hat der Ständerat entschieden, den Mittelbedarf für die NEAT gegenüber den HGV-Anschlüssen prioritär zu behandeln.
- Der Nationalrat hat einem Planungskredit für die Ausarbeitung eines Vorprojekts der Linienführung Berg lang geschlossen im Kanton Uri einschliesslich notwendiger geologischer Sondierungen von rund 11 Millionen Franken zugestimmt.

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

6 NEAT-Gesamtkredit und FinöV-Fonds

6.1 Unterdeckung und Finanzierungsbedarf

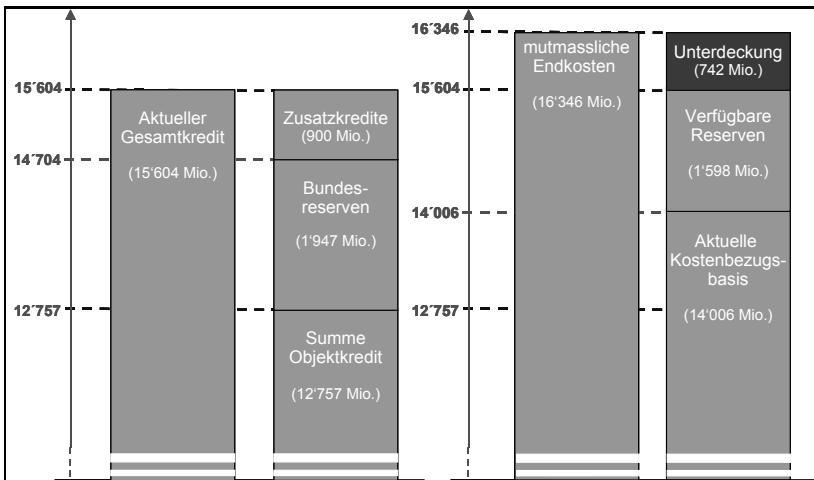
In Ziffer 3 werden *Kosten* mit *Kosten* verglichen. Der Vergleich der aktuellen Kostenprognosen (mutmassliche Endkosten per Ende 2004) mit den im Rahmen der FinöV-Vorlage aufgestellten Kostenprognosen für die gutgeheissenen NEAT-Investitionen (ursprüngliche Kostenbezugsbasis 1998) gab Antworten auf die Frage nach der Entwicklung und der Dynamik der Kostenprognosen sowie der Zusammensetzung des Kostenanstiegs.

Im vorliegenden Ziffer werden hingegen *Kosten* und *Kredite* gegenübergestellt. Die Gegenüberstellung von aktueller Kostenprognose (mutmassliche Endkosten per Ende 2004) und aktuellem NEAT-Gesamtkredit (Objektkredite und Reserven inklusive Zusatzkredit) gibt Antworten auf die Frage, ob bzw. in welchem Mass die mutmasslichen Endkosten durch die bewilligten Kredite gedeckt sind bzw. wie hoch im Falle einer Unterdeckung der Finanzierungsbedarf ist.

Gemäss BAV besteht Ende 2004 aus Kostensicht eine Unterdeckung bzw. aus Kreditsicht ein Finanzierungsbedarf von rund 742 Millionen Franken (Preisbasis 1998). Abbildung 9 gibt den Zusammenhang graphisch wieder, die betragsmässige Unter- bzw. Überdeckung pro Werk ist aus Tabelle 13 ersichtlich:

Abbildung 9

Vergleich mutmassliche Endkosten mit NEAT-Gesamtkredit per Ende 2004



Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli – 31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken (Preisbasis 1998), gerundet

Über- / Unterdeckung bzw. Finanzierungsbedarf per Ende 2004

Werke	Stand Objektkredite 31.12.2004	Mutmassliche Endkosten 31.12.2004	Über-/ Unterdeckung 31.12.2004
Projektaufsicht	76.00	98.00	- 22.00
Achse Lötschberg	4 138.12	4 254.61	- 116.49
Achse Gotthard	7 928.60	10 046.36	- 2 117.76
Ausbau Surselva	123.00	111.80	11.20
Anschluss Ostschweiz	992.00	934.36	57.64
Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau	91.07	100.95	- 9.88
Streckenausbauten übriges Netz	657.41	800.19	- 142.78
= AlpTransit exklusive Reserven	14 006.20	16 346.28	- 2 340.08
+ Reserven	1 597.80		1 597.80
= AlpTransit Total	15 604.00	16 346.28	- 742.28

Quelle: NEAT-Standbericht des BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken, Preisbasis 1998, gerundet

Die mutmasslichen Endkosten per Ende 2004 übersteigen den am 10. Juni 2004 vom Parlament aufgestockten NEAT-Gesamtkredit (inklusive Reserven) von 15,604 Milliarden (Preisstand 1998). Die Unterdeckung bzw. der zusätzliche Finanzierungsbedarf für die NEAT per Ende 2004 beträgt in Bezug auf den NEAT-Gesamtkredit rund 742 Millionen Franken.

In Bezug auf die Kredite besteht aus heutiger Sicht ein Kreditbedarf von rund 1,8 Milliarden um eine ausreichende Finanzierung der mutmasslichen Endkosten inklusive des Mehrkostenrisikos sicherstellen zu können.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation weist darauf hin, dass dem Parlament rechtzeitig eine Botschaft über einen weiteren Zusatzkredit vorgelegt werden muss, wenn keine ausreichenden Steuerungsmassnahmen zu Projektoptimierungen, zu Etaprierung von Projekten oder zum Verzicht auf einzelne Projektteile erreicht werden können.

Dies ist umso wichtiger, als für die NEAT formell-rechtlich kein zeitliches Ziel bzw. kein Schlusstermin vorgesehen ist (vgl. Ziff. 2.2).

Die NEAT-Aufsichtsdelegation berichtete in den letzten beiden Tätigkeitsberichten (vgl. Tätigkeitsbericht 2002, Ziff. 7.2 und Tätigkeitsbericht 2003, Ziff. 2.3.1) ausführlich über die Vorarbeiten und ihre Erwägungen zum Antrag des Bundesrates auf einen Zusatzkredit von 900 Millionen Franken. Im Rahmen einer Aussprache mit dem Vorsteher des UVEK und einem Rechtsexperten des EFD empfahl sie Ende 2002 dem Bundesrat, bei seinen Überlegungen für einen Zusatzkredit insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Sollte die vollständige Nutzung der Kompensationsmöglichkeiten, die Verstärkung und Umsetzung der Verzichtspotenziale und die Überprüfung von Projekten der noch nicht freigegebenen Bauphase NEAT 1, Phase 2, den finanziellen Handlungsspielraum nicht wieder erweitern, muss der Bundesrat dem Parlament eine Botschaft für einen Zusatzkredit vorlegen.
- Die Handlungsfreiheit des Parlaments muss im Rahmen seiner umfassenden Finanzkompetenz so weit als möglich erhalten bleiben. Es darf deshalb nicht ohne Not so lange gezögert werden, dass sich ein Baustopp nur noch durch eine Bewilligung mittels des kreditrechtlichen Dringlichkeitsverfahrens, d.h. mit gewöhnlichem oder dringlichem Vorschuss, vermeiden lässt.
- Unwirtschaftliche Lösungen, wie sie beispielsweise bei einem kreditbedingten Baustopp resultieren würden, müssen vermieden werden. Unter keinen Umständen darf es so weit kommen, dass ein Projekt wegen eines zu spät beantragten Zusatzkredits auch nur vorübergehend eingestellt werden muss.
- Verfrüht wäre ein Antrag jedoch, wenn lediglich erste Anzeichen auf einen möglichen Zusatzkreditbedarf hinweisen, aber noch keine seriösen Kostenberechnungen und Abklärungen vorliegen. Das Parlament kann seine Finanzkompetenz nur richtig wahrnehmen, wenn es über hinreichende Entscheidungsgrundlagen verfügt. Die nötigen Abklärungen sind in einem solchen Fall umgehend und speditiv anzugehen.
- Verfrüht wäre ein Antrag auf Bewilligung eines Zusatzkredits jedoch auch, wenn noch nicht ausgeschöpfte Spar- und Kompensationsmöglichkeiten gegeben sind. Denn das Parlament erwartet von seinen Vollzugsorganen, dass sie alle realistischen Anstrengungen unternehmen, um die Kreditlimiten auch in einem schwierigen Umfeld einzuhalten.

Mit der 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) beantragte der Bundesrat eine Aufstockung der Reserven um 900 Millionen Franken, um die zum damaligen Zeitpunkt bekannten Mehrkosten zu finanzieren.

In der letzten Berichtsperiode stellte die NEAT-Aufsichtsdelegation fest, dass der Bundesrat ihren Empfehlungen nachgekommen ist und die oben genannten Kriterien bei seiner Beschlussfassung berücksichtigt hat.

In seinem Bericht vom 7. April 2004 über die Mehrkosten betreffend den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1 (BBl 2004 2675) führte er aus, dass der zur Deckung des mutmasslichen Gesamtvolumens erforderliche Zusatzkredit nicht 900 Millionen Franken, sondern 2157 Milli-

onen Franken erreichen würde. Er erläuterte, dass er in Übereinstimmung mit den haushaltrechtlichen Vorschriften und den Alpen transitbeschlüssen auf den Antrag zur Erhöhung des beantragten Zusatzkredits auf die Höhe der damaligen Kostenprognose verzichtet und begründete, weshalb er – trotz gestiegenen prognostizierten Mehrkosten – nicht nur am bestehenden rigiden System festhalten, sondern auch einen Paradigmawechsel vornehmen und eine Finanzierungslücke in Kauf nehmen will:

«Nach Artikel 16 des Alpen transit-Beschlusses vom 4. Oktober 1991 (SR 742.104) bewilligt die Bundesversammlung die zur Realisierung der NEAT-Projekte erforderlichen Kredite etappenweise. Ausserdem ist nach Artikel 10^{bis} Absatz 3 des erwähnten Beschlusses das Betriebskonzept laufend zu optimieren und der Technologiefortschritt bei den Bahnen auszuschöpfen. Schliesslich ist der Bundesrat nach Artikel 3 Buchstabe c des Alpen transit-Finanzierungsbeschlusses (BBl 2000 146) gehalten, zunächst Kompensationsmöglichkeiten auszuschöpfen, bevor er auf die Reserven greift. Angesichts der bestehenden technischen, wirtschaftlichen und konzeptionellen Risiken und Chancen sowie den laufenden Optimierungs- und Kompensationsmöglichkeiten ist die kredittechnische Erfassung der mutmasslichen NEAT-Endkosten zurzeit weder zweckmässig noch erforderlich. Unzweckmässig wäre eine solche Abdeckung der Endkosten deshalb, weil damit mögliche Anreize zur technischen und wirtschaftlichen Optimierung sowie zur Kostenkompensierung verloren gehen könnten. Ausserdem wäre die Kreditbemessung auf Grund sorgfältiger, nach fachmännischen Regeln erstellten Kostenberechnungen, wie sie von Artikel 26 des Bundesgesetz vom 6. Oktober 1989 über den eidgenössischen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz, FHG; SR 611.0) gefordert werden, mit allzu grossen und nur schwer erfassbaren Unsicherheitsfaktoren behaftet. Die kredittechnische Abdeckung der Endkosten ist zudem unnötig, weil der Alpen transit-Beschluss auch bei der Kreditbewilligung ausdrücklich die Etappierung vorsieht. Aus diesen Überlegungen möchten wir zunächst am bereits beantragten Zusatzkredit von 900 Millionen Franken festhalten. Sofern keine unvorhersehbaren Zwischenfälle eintreten, sollte er zur Überbrückung der kommenden vier Jahre ausreichen. Damit verbunden ist allerdings, dass noch vor Ablauf dieser Zeitspanne mit einem neuerlichen Zusatzkreditbegehren zu rechnen ist. Dieses wird sich wiederum auf gesicherte Kostenberechnungen stützen und den strengen Anforderungen von Artikel 26 FHG entsprechen können.»

Im Hinblick auf eine mögliche Verzichtsplanung erläuterte er, dass die sich in Bau befindlichen FinöV-Projekte (BAHN 2000 1. Etappe, Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel, Lärmsanierung) sowie der Ceneri-Basistunnel und die beschlossenen Projekte der 1. Phase des HGV-Anschlusses als verkehrspolitisch prioritäre Projekte gemäss bisherigem Bauprogramm realisiert werden sollen. Alle anderen Projekte sollen überprüft und in einer Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung von Bahngrossprojekten (ZEB) zur Diskussion gestellt werden. Die Vorlage soll festlegen, welche Projekte im Zeitraum von 2011 bis 2028 gebaut und welche Vorhaben zurückgestellt werden sollen, und die rechtlichen Grundlagen für die Realisierung dieser Projekte schaffen. Der Ständerat hat an seiner Sitzung vom 1. März 2005 beschlossen, dass die Vorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte bereits im Jahr 2007 dem Parlament vorgelegt werden soll.

In der NEAT-Aufsichtsdelegation wurde die Frage aufgeworfen, ob der Umgang des Bundesrats mit der Unterdeckung von rund 742 Millionen Franken zulässig und sinnvoll sei. Nach Artikel 25 Absatz 2 Finanzhaushaltgesetz muss der Verpflich-

tungskredit den Höchstbetrag festsetzen, bis zu welchem der Bundesrat finanzielle Verpflichtungen eingehen kann. Unbestritten hat er diese Vorschrift formell eingehalten und ist es unsicher, wie viel die NEAT am Ende kostet und welche Kredite benötigt werden. Ebenso klar darf das Projekt etappiert werden.

Offen ist aber, ob das Finanzhaushaltsgesetz materiell eingehalten sei. Es solle eine parlamentarische Steuerung der Höhe der Verpflichtungen ermöglichen. Darüber müsse eine öffentliche Auseinandersetzung und eine Parlamentsdebatte stattfinden. Hauptsächlich behindere eine Unterfinanzierung eines zusammenhängenden Vorhabens wie der NEAT die Handlungsfreiheit des Parlamentes. Es präjudiziere künftige Kreditbeschlüsse. Bei der angekündigten Vorlage in zwei bis vier Jahren sei das Parlament weniger frei als heute. Bereits früher seien Reserven und Spielräume durch Mehrkosten aufgebraucht worden. Die für Zimmerberg und Hirzel vorgesehenen Mittel eröffneten keinen echten Handlungsspielraum, weil beide Werke – zumindest aus bisheriger Sicht – für die Ostschweiz funktionell notwendig seien. Das Vorgehen des Bundesrates schaffe deshalb ein Präjudiz auf Kosten anderer FinöV-Projekte.

Die Eidgenössische Finanzverwaltung erläuterte, der Bundesrat werde dem Parlament einen weiteren Zusatzkredit beantragen müssen, da auch mit dem Zusatzkredit von 900 Millionen Franken die NEAT-Endkosten noch nicht gedeckt sind. Ihrer Ansicht nach sei das Vorgehen des Bundesrates statthaft, da Verpflichtungen erst in einigen Jahren eingegangen werden müssten, beispielsweise die Vergabe der eisenbahntechnischen Ausrüstung des Ceneri-Basistunnels. Die eingegangenen bzw. in den nächsten zwei Jahren noch einzugehenden Verpflichtungen überschritten die vom Parlament gesprochenen Mittel zu keiner Zeit. Des weitern müsse der Kreditbedarf in nächster Zeit sorgfältig abgeklärt und quantifiziert werden, bevor der Bundesrat dem Parlament einen weiteren Zusatzkredit beantragen könne. Beim Ceneri-Basistunnel sei die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts beispielsweise noch im Gang.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation stellt zuhanden der Finanzkommissionen fest, dass die bis April 2005 eingegangenen Verpflichtungen des Bundesrates die vom Parlament bewilligten Verpflichtungskredite nicht übersteigen. Daher besteht kurzfristig für sie kein Handlungsbedarf. Es genügt, die FK auf die interne Diskussion hinzuweisen, zumal das Parlament zurzeit über ein neues Finanzhaushaltsgesetz berät.

6.3 Verpflichtungskredite: NEAT-Gesamtkredit

6.3.1 Zusatzkredit zum NEAT-Gesamtkredit und teilweise Freigabe der Objektkredite durch das Parlament

Der NEAT-Gesamtkredit einschliesslich Reserven beträgt Ende 2004 rund 15 604 Millionen Franken (Preisstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen).

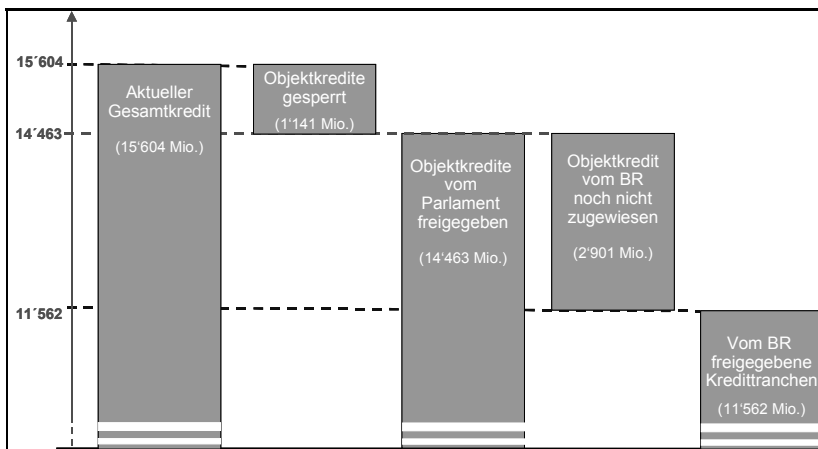
Gleichzeitig hat es aus den gesperrten Krediten der zweiten Phase der NEAT 1 2243 Millionen Franken freigegeben. 1141 Millionen Franken bleiben gesperrt.

Vom Zusatzkredit von 900 Millionen Franken darf der Bundesrat rund 100 Millionen Franken für das Verzweigungsbauwerk zur Bergvariante nur freigeben, wenn der Bau zwischen dem Fusspunkt Amsteg und dem Kilometer 98,2 («Knickpunkt») bis zum 31. März 2005 begonnen werden kann.

Abbildung 10 gibt einen Überblick über die Zusammenhänge zwischen aktuellem NEAT-Gesamtkredit, vom Parlament freigegebenen und vom Bundesrat freigegebenen Objektkrediten:

Abbildung 10

NEAT-Gesamtkredit per Ende 2004: Zusammenhänge



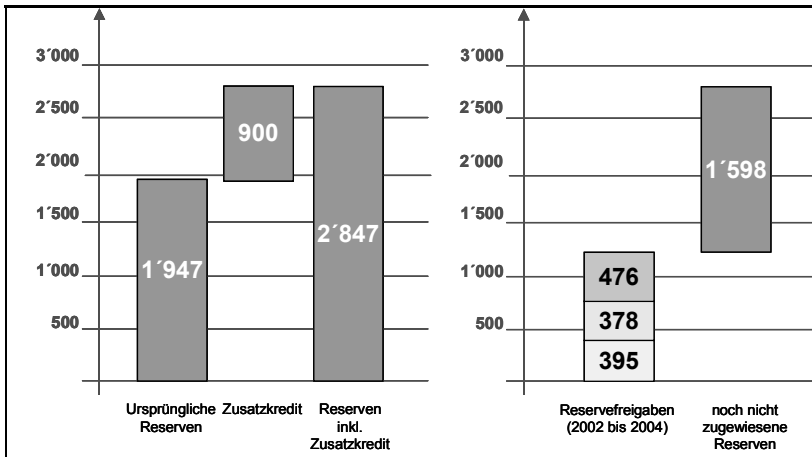
Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken (Preisbasis 1998), gerundet

Der Bundesrat hat von den vom Parlament freigegebenen Krediten insgesamt 11 562 Millionen den einzelnen Werken zugewiesen. 2 901 Millionen Franken (Reserven von 1 598 Millionen sowie 1 303 Millionen des Werkes Achse Gotthard für den Ceneri-Basistunnel) hat der Bundesrat noch nicht zugewiesen bzw. freigegeben. Freigegeben hat er indessen Objektkredite für die Werke Achse Gotthard (für Ceneri 100 Millionen) und Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau.

6.3.2 Objektkredit Reserven und teilweise Freigabe aus dem Objektkredit Reserven durch den Bundesrat

Der Objektkredit Reserven beträgt nach der Aufstockung durch das Parlament neu 2 847 Millionen Franken (Preisstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen). Von den Reserven (inkl. Zusatzkredit) in der Höhe von 2 847 Millionen Franken (ursprüngliche Reserven 1 947 Millionen plus Zusatzkredit von 900 Millionen) hat der Bundesrat 1 598 Millionen noch nicht zugewiesen bzw. freigegeben (vgl. Abb. 11):

Teilweise Freigabe aus dem Objektkredit Reserven durch den Bundesrat



Quelle: NEAT-Standbericht BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken (Preisbasis 1998), gerundet

Der Bundesrat hat im Zeitraum von 2002 bis 2004 insgesamt drei Freigaben aus den Reserven beschlossen. Über die Reservefreigaben von 395 Millionen und 378 Millionen Franken hat die NEAT-Aufsichtsdelegation in ihren letzten Tätigkeitsberichten berichtet. Am 8. September 2004 gab der Bundesrat aus den Reserven 476 Millionen Franken zugunsten des Objektkredits Achse Lötschberg (366,9 Millionen) und zugunsten des Objektkredits Streckenausbauten übriges Netz (109,6 Millionen) für die Betriebsvorbereitung auf der Achse Lötschberg frei (vgl. Ziff. 11).

6.3.3 Verschiebungen zwischen den Objektkrediten durch den Bundesrat

Rundungsdifferenzen aus dem Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 behob der Bundesrat ebenfalls am 8. September 2004 mittels Objektkreditverschiebungen. Die Einzelheiten sind aus Anhang 10 ersichtlich.

Am 22. Dezember 2004 beschloss der Bundesrat schliesslich eine Verschiebung von 17,783 Millionen Franken aus dem Objektkredit Achse Lötschberg zum Objektkredit Streckenausbauten übriges Netz. Die Objektkreditverschiebung dient der Steigerung der organisatorisch-finanztechnischen Effizienz. Im Anschlussbereich der Lötschberg-Basislinie an die SBB-Stammlinie im Rhônetal sind Anpassungen der bestehenden Gleisanlage der SBB (Fahrleitung, Unterbau, Gleis) erforderlich. Diese im Objektkredit Achse Lötschberg enthaltenen Leistungen werden durch die SBB ausgeführt und gehen auch in das Eigentum der SBB über.

6.4 Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)

6.4.1 Änderung der Finanzierung – Priorität für die NEAT

Der Bundesrat hat am 8. September 2004 die Vorlage zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte zuhanden des Parlaments verabschiedet. Die KVF-S hat an ihrer Sitzung vom 11. Januar 2005 dem Entwurf des Bundesrates weitgehend zugestimmt. Der Ständerat ist an seiner Sitzung vom 1. März 2005 den inhaltlichen Eckpunkten der bundesrätlichen Vorlage und der KVF-S weitgehend gefolgt. In Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe 1 legte er jedoch fest, dass die Mittel des FinöV-Fonds für die Phase ab 2005 für die NEAT mit dem Gotthard-Basistunnel, dem Lötschberg-Basistunnel und dem Ceneri-Basistunnel verwendet werden sollen. Damit beschloss er, die Mittel in erster Priorität für die NEAT zu verwenden.

In seiner Sitzung vom 3. März 2005 hat er zudem die Bevorschussungslimite auf 8,6 Milliarden Franken (Preisstand 1995) angehoben. Die Erhöhung der Bevorschussungslimite fällt damit höher aus als in der bundesrätlichen Variante (8,1 Milliarden Franken). Dies ist eine Folge der Aufstockung der ersten Phase der HGV-Anschlüsse.

Mit der Vorlage zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte bleibt das Investitionsvolumen von 30,5 Milliarden Franken (Preisbasis 1995) gemäss der FinöV-Volksabstimmung von 1998 erhalten. Hingegen wirkt sich die Vorlage auf die zeitliche Verfügbarkeit der FinöV-Mittel aus. Je nach den noch anfallenden Mehrkosten kann es bedeutsam sein, dass die Mittel prioritär für die NEAT verwendet werden. Dies kann darum wichtig sein, weil für die NEAT formell-rechtlich kein zeitliches Ziel bzw. kein Schlusstermin vorgegeben ist (vgl. Ziff. 6.1).

Die NEAT-Aufsichtsdelegation wird diesen Schwerpunktbereich im Jahr 2005 weiterverfolgen.

6.4.2 Ergebnisse der Fondssimulation per Ende März 2005

Die NEAT-Aufsichtsdelegation liess sich an ihrer April-Tagung 2005 vom BAV über die aktualisierte Simulation der Liquiditätsplanung im FinöV-Fonds orientieren. Der Ständerat hatte in der Frühjahrssession 2005 als Folge seiner Beschlüsse zur HGV-Vorlage beschlossen, die Bevorschussungslimite im FinöV-Fonds auf 8,6 Milliarden Franken aufzustocken. Nachdem sich dadurch die Rahmenbedingungen und Annahmen für die Fondssimulation grundlegend geändert haben, interessierte die NEAT-Aufsichtsdelegation vor allem, wie gross die Liquiditätsreserve zum Zeitpunkt der grössten Annäherung an die Bevorschussungslimite aus heutiger Sicht sein werde. Die in der Simulation bzw. Prognose ausgewiesenen Ergebnisse basieren dabei auf einer Vielzahl von Annahmen, die mit einer nicht exakt zu beziffernden Unsicherheit behaftet sind.

Die aktuellste Fondssimulation vom 25. März 2005 geht von folgenden Annahmen und Rahmenbedingungen aus:

- Rechnung 2004, Voranschlag 2005 und Finanzplan 2007–2009: Grundlage bilden die Rechnung des FinöV-Fonds 2004 und die vom Parlament im Rahmen des Voranschlags 2005 bewilligten Zahlungsmittel. Enthalten sind ferner der vom Bundesrat beantragte erste Nachtrag zum Voranschlag 2005, der vom Parlament in der Sommersession 2005 beraten wird (vgl. Ziff. 6.5.2), sowie die vorläufigen Beträge aus dem Voranschlag 2006, dem Finanzplan 2007–2009 und der Planrechnung des FinöV-Fonds. Im Finanzplan und der Planrechnung enthalten sind auch Annahmen über die LSVA-Einnahmen.
- Vorlage FINIS: Enthalten sind die Annahmen aus der Vorlage zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte (vgl. Botschaft zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte, Anhang 2) und der Entscheid des Ständerates für eine zusätzliche Aufstockung der vom Bundesrat beantragten Bevorschussungslimite von 8,1 Milliarden auf 8,6 Milliarden Franken.
- Vorlage KANSAS: Enthalten sind die Anträge des Bundesrates bzw. die Beschlüsse des Nationalrates in der Frühjahrsession 2005 zur Planungsvorlage zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes im Umfang von 39 Millionen Franken.
- Vorlage HGV: Enthalten ist der Entscheid des Ständerates, für die HGV-Anschlüsse 1,09 Milliarden zur Verfügung zu stellen.
- Geplante Vernehmlassungsvorlage ZEB: Nicht enthalten sind die Finanzmittel derjenigen Werke und Projekte, die im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage ZEB im Jahre 2007 dem Parlament unterbreitet werden. In Bezug auf die NEAT sind dies das Projekt «Uri Berg lang geschlossen», Zimmerberg und Hirzel.
- Mutmassliche Endkosten: Berücksichtigt sind die mutmasslichen Endkosten der NEAT (Stand 31.12.2004), allerdings ohne Risikopotential.
- Gemäss aktuellster Prognose wird sich der maximale Liquiditätsbedarf im Jahre 2011 einstellen. Zu jenem Zeitpunkt wird sich gemäss Aussagen des BAV der Liquiditätsbedarf der nominellen Bevorschussungslimite bis auf 140 Millionen Franken nähern, diese allerdings nicht überschreiten.

6.4.3 Auswirkungen der Entlastungsprogramme 2003 und 2004

In der Vorlage zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte werden Massnahmen vorgeschlagen, die Auswirkungen auf die Finanzrechnung zeitigen und Bestandteil des EP 04 sind. Unter anderem soll auf die Rückzahlung der mit dem Bundesgesetz EP 03 zurückbehaltenen LSVA-Einlagen an den FinöV-Fonds verzichtet werden. Die Finanzrechnung wird dadurch in den Jahren 2008 und 2009 um 325 Millionen Franken entlastet.

6.5 Zahlungskredite

6.5.1 Rechnung 2004 zu den Zahlungskrediten NEAT

Mit dem Voranschlag zum FinöV-Fonds für das Jahr 2004 (Bundesbeschluss II vom 9. Dezember 2003 über die Entnahmen aus dem Fonds für die Eisenbahngrossprojekte für das Jahr 2004 (BBl 2004 37)) bewilligte das Parlament Zahlungskredite für die NEAT in der Höhe von 1709 Millionen Franken.

Im Rechnungsjahr 2004 wurden lediglich 1458 Millionen Franken beansprucht. Dies entspricht einer Abweichung von 251 Millionen oder 15 Prozent (vgl. Tab. 14):

Tabelle 14

Zahlungskredite NEAT: Über-/Unterdeckung per Ende 2004

Werke	Aktueller Zahlungskredit 2004	Beanspruchte Mittel 31.12.2004	Über-/ Unterdeckung 31.12.2004
Projektaufsicht	4.20	2.60	1.60
Achse Lötschberg	753.50	742.78	10.72
Achse Gotthard	834.30	607.37	226.93
Ausbau Surselva	1.36	1.33	0.03
Anschluss Ostschweiz	3.10	2.98	0.12
Ausbauten St. Gallen–Arth–Goldau	17.75	17.75	0
Streckenausbauten übriges Netz	95.30	83.57	11.73
= AlpTransit Total	1 709.51	1 458.38	251.13

Quelle: NEAT-Standbericht des BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken, Preisbasis 1998, gerundet

Die grösste Abweichung verzeichnet die Achse Gotthard mit rund 227 Millionen Franken (27 %). Verzögerungen beim Bau (Geologieprobleme in Faïdo und Bodio, vgl. Ziff. 9.1), bei der Projektierung resp. Plangenehmigung (Auflageprojekt im Kanton Uri, vgl. Ziff. 16.1) sowie eine zu optimistische Budgetierung führten zu Verschiebungen von Zahlungsflüssen. Beim Werk Streckenausbauten übriges Netz wurde auf Grund einer zu optimistischen Bauplanung 12 Millionen (12 %) des Zahlungskredites nicht beansprucht. Die restlichen Zahlungskredite wurden mehrheitlich ausgeschöpft.

Gemäss Artikel 3 Absatz 4 des Bundesbeschlusses über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte vom 9. Oktober 1998 (Fondsreglement; SR 742.140) kann der Bundesrat die vom Parlament jedes Jahr genehmigten Zahlungskredite um bis zu 15 Prozent erhöhen, wenn die Bauarbeiten rascher als geplant ausgeführt werden und die Kosten sich erwartungsgemäss entwickeln. Im Gegensatz zur letzten Berichtsperiode wurden vom Bundesrat in Jahre 2004 keine Zahlungskrediterhöhungen vorgenommen.

6.5.2 Voranschlag und Nachträge 2005 zu den Zahlungskrediten NEAT

Mit dem Voranschlag zum FinöV-Fonds für das Jahr 2005 (Bundesbeschluss II vom 8. Dezember 2004 über die Entnahmen aus dem Fonds für die Eisenbahngrossprojekte für das Jahr 2005 (BBl 2005 515)) bewilligte das Parlament Zahlungskredite für die NEAT in der Höhe von rund 1697 Millionen Franken. Die Achsen Gotthard und Lötschberg beanspruchen hiervon rund 93 Prozent. Gemäss Aussagen des BAV reichen die für die NEAT eingestellten Zahlungskredite für das Jahr 2005 nicht überall aus.

So benötigt die Lötschberg-Achse für Ausbruch und Sicherung der Karbonzone sowie Anpassung einzelner Budgetpositionen zusätzliche Mittel von rund 204 Millionen (vgl. Ziff. 9.2). Bei den Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau werden für MWST-Zahlungen 0,79 Millionen und für die Betriebsvorbereitung am Lötschberg-Basistunnel 17,27 Millionen (vgl. Ziff. 11) zusätzlich erforderlich. Die entsprechenden Nachtragskreditanträge werden vom Parlament in der Sommersession 2005 beraten.

6.5.3 Liquiditätsplanung Zahlungskredite NEAT

Für die Jahre 2006 bis 2008 sind Mittel in der Höhe von 1,1 (2008) bis 1,5 Milliarden (2006) budgetiert. Die Achse Gotthard beansprucht davon aufgrund des geplanten Baubeginns des Ceneri-Basistunnels im Jahr 2006 den Hauptteil (rund 1 Milliarde). Die Entnahmen für die Achse Lötschberg nehmen im Hinblick auf die Inbetriebnahme im Jahr 2007 markant ab. Das Werk Ausbau Surselva kommt im Jahr 2006 zum Abschluss. Das Werk Anschluss Ostschweiz soll überprüft und in der Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung von Bahngrossprojekten (ZEB) zur Diskussion gestellt werden. Deshalb sind ab 2006 keine Mittel mehr budgetiert (vgl. Tab. 15):

Tabelle 15

Zahlungskredite NEAT: Liquiditätsplanung

Werke	Rechnung 2004	Zahlungs- kredit 2005	Finanzplan 2006	Finanzplan 2007	Finanzplan 2008
Projektaufischt	2.60	4.56	4.43	4.33	4.01
Achse Lötschberg	742.78	806.02	445.02	236.91	33.41
Achse Gotthard	607.37	779.48	990.99	1 072.55	1 043.61
Ausbau Surselva	1.33	0.87			
Anschluss Ostschweiz	2.98	2.22			
Ausbauten St. Gallen–Arth- Goldau	17.75	4.05	2.10	0.85	8.52
Streckenausbauten übriges Netz	83.57	99.31	73.27	52.47	16.00
= AlpTransit Total	1 458.38	1 696.51	1 515.82	1 367.11	1 105.54

Quelle: NEAT-Standbericht des BAV Nr. 18, 1. Juli–31. Dezember 2004, Hauptbericht, in Millionen Franken, Preisbasis 1998, gerundet

7

Termine

7.1

Termine Gotthard-Achse

Der Baubeginn der Teilabschnitte Gotthard Nord und Erstfeld ist am 19. Juli 2004 erfolgt. Zwei Plangenehmigungsverfahren zu Fragen der Materialbewirtschaftung wurden sistiert. Dies einerseits aus verfahrenswirtschaftlichen Gründen und andererseits aus politischer Rücksichtnahme auf die laufenden Gespräche mit dem Kanton Uri zur Frage der Schächtenquerung.

In Amsteg und Sedrun konnte dank guten Vortriebsleistungen infolge vorteilhafter geologischer Verhältnisse ein Vorsprung erarbeitet werden.

Die Rückstände in Bodio und Faido sind trotz Steuerungsmassnahmen leicht angewachsen. Der prognostizierte Verzug für die Inbetriebnahme erhöht sich dadurch um 2 Monate.

Basierend auf dem Grobkonzept der ATG vom November 2003 für die Inbetriebnahme gingen die Projektbeteiligten von einer Dauer von einem Jahr für die Inbetriebsetzungsphase aus. Die ATG und die SBB rechnen nun damit, dass sich dieser Zeitbedarf auf ein halbes Jahr reduzieren lässt und prognostizieren die kommerzielle Inbetriebnahme auf Ende 2015. Das BAV erachtet diesen Zeitbedarf (auch im Vergleich mit dem Lötschberg-Basistunnel) als zu kurz und prognostiziert die kommerzielle Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels nach wie vor auf 2015/2016.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV 2005) des Ceneri-Basistunnels führten Projektoptimierungen der ATG zu einer erneuten Auflage von Projektbestandteilen. Das Plangenehmigungsverfahren wurde dadurch verzögert und kann voraussichtlich erst Mitte 2005 mit einem Jahr Verzug abgeschlossen werden. Die kommerzielle Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wird sich entsprechend verzögern und voraussichtlich auf 2017 verschoben. Gegenüber dem letzten Standbericht erhöht sich der Verzug um ein Jahr.

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

Beim Ceneri-Basistunnel wird sich die Bereitstellung zur Inbetriebnahme – bedingt durch die bisherigen Projektverzögerungen bei der Projektierung – auf 2016 verschieben.

Mit der kommerziellen Inbetriebnahme der gesamten Gotthard-Achse inklusive Ceneri-Basistunnel ist im Jahr 2017 zu rechnen.

7.2

Termine Lötschberg-Achse

In der Berichtsperiode wurde in Mitholz eine unerwartete Sedimentzone mit Karbon angetroffen (vgl. Ziff. 9.2). Sie konnte mit einem Vortriebsrückstand von 3 Monaten durchörtert werden. Die Verzögerungen in Mitholz können voraussichtlich durch Optimierungen im Bauablauf kompensiert werden, sodass die Inbetriebsetzungsphase rechtzeitig begonnen werden kann. Der Einbau der bahntechnischen Ausrüstung hat mit einem kleinen Vorsprung begonnen. Die Bau- und Bahntechnikabläufe im Basistunnel Süd bleiben weiterhin dicht gedrängt, die Optimierungsmassnahmen sind weitestgehend ausgereizt.

Der Zeitrahmen für die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels ist äusserst eng und ehrgeizig (vgl. Ziff. 11). Alle Aktivitäten sind als zeitkritisch einzustufen. Wichtig bleibt eine gute Koordination zwischen Rohbau- und Bahntechnikunternehmer auf dieser Linienbaustelle mit wenig Zugangspunkten sowie ein optimales Zusammenwirken des Erstellers mit der künftigen Betreiberin BLS. Die Inbetriebsetzungsphase wurde unter Mitwirkung aller Projektbeteiligten geplant und die Tunnelbelegung im Tagesraster aufgezeigt. Der BLS AT ist es dabei dank Optimierungsmassnahmen gelungen, die Terminkonflikte zu reduzieren. Die BLS AT prognostiziert die kommerzielle Inbetriebnahme auf Juni 2007 und die Aufnahme des vollen kommerziellen Betriebs auf Dezember 2007.

Die rechtzeitige Verfügbarkeit und Interoperabilität des Zugsicherungssystems ETCS Level 2 sowie die Ausrüstung der Fahrzeuge mit ETCS Level 2 ist noch nicht sichergestellt (vgl. Ziff. 10.2). Eine Ersatzsignalisierung zu ETCS Level 2 mit konventioneller Signalisierung an den Portalen des Lötschberg-Basistunnels wird realisiert. Der genaue Zeitpunkt der vollen kommerziellen Inbetriebnahme mit ETCS Level 2 muss spätestens im Sommer 2006 bekannt gegeben werden, damit der ab Dezember 2007 gültige Fahrplan festgelegt werden kann.

Zur erfolgreichen Inbetriebnahme der NEAT sind auch Leistungen ausserhalb des vorliegenden Infrastrukturprojekts zu erbringen (z.B. Ertüchtigung Rollmaterial). Das BAV erkennt bei diesen Leistungen ebenfalls gewisse Gefahren. Insbesondere die Ausrüstung des Rollmaterials mit ETCS Level 2, die notwendigen Tests und Massnahmen seitens des Rollmaterials zur Gewährleistung der Interoperabilität ETCS können die Kosten der Betreiber massgeblich beeinflussen.

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

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

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

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

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

- *das Landverkehrsabkommen Schweiz – EG²*
- *die Anforderungen an einen diskriminierungsfreier Zugang*
- *das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Beschleunigungsmassnahmen*
- *die Abgrenzung zwischen Infrastruktur- und Rollmaterialaufwendungen*
- *die rechtliche Zulässigkeit.*

7.3 Termine übrige Werke

Gemäss aktueller Prognose des BAV können bei den übrigen Werken (Ausbau Surselva, Anschluss Ostschweiz, Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau, Streckenausbauten übriges Netz) relevanten Termine eingehalten werden.

7.4 Genauigkeit der Terminprognose

Gemäss BAV weisen die Endterminprognosen der einzelnen Werke aufgrund der unterschiedlichen Projektstände unterschiedliche Genauigkeiten auf. Aus diesen Überlegungen melden die Ersteller in ihren Terminprognosen jeweils die frühest möglichen Inbetriebnahmetermine.

Das BAV ermittelt für die Inbetriebnahme der Achsen Lötschberg und Gotthard folgende Schätzgenauigkeit der Terminprognose:

- Der kommerzielle Inbetriebnahmetermine der Achse Lötschberg (Juni 2007) weist eine Schätzgenauigkeit von 0 bis zu +1 Jahr auf. Diese Einschätzung stimmt grundsätzlich mit der Risikobetrachtung überein.
- Der kommerzielle Inbetriebnahmetermine der Achse Gotthard (2015/16) weist eine Schätzgenauigkeit von 0 bis zu +3 Jahren auf.

² Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse 1. Juni 2002 (SR 0.740.72).

Ein Vergleich mit dem Risikomanagement zeigt in Bezug auf die Achse Gott-hard, dass aufgrund der erkannten Terminrisiken eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins nicht ausgeschlossen werden kann.

7.5 Zielkonflikt zwischen Termin- und Kostenzielen

Vor dem Hintergrund der zeitkritischen Inbetriebnahmevorbereitungen am Lötschberg und des prognostizierten Verzugs bei der Erreichung der Terminziele am Gott-hard und am Ceneri befasste sich die NEAT-Aufsichtsdelegation im Berichtsjahr mit allfälligen Zielkonflikten, die zwischen Kosten- und Terminzielen entstehen. Sie stellte sich die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis von Massnahmen zur Haltung des Terminprogramms bzw. von Beschleunigungsmassnahmen. Auf der Lötschberg-Achse muss als Nutzen auch berücksichtigt werden, dass die ganze LSVA frühestens ab dem Tag der Inbetriebnahme des ersten Basistunnels und spätestens 2008 erhoben werden kann.

Volk bzw. Parlament haben in den NEAT-relevanten Finanzierungs-, Bau- und Kreditbeschlüssen rechtlich keine verbindlichen Terminvorgaben für die Fertigstellung der NEAT-Werke festgehalten. Auf Stufe der Bundesbehörden wurden in den NEAT-Vereinbarungen zwischen Bund und Erstellern sowohl Kosten- als auch Terminziele definiert. Im Laufe der Bauarbeiten zeigt sich häufig, dass zur Erreichung des Terminzieles andere Bauabläufe erforderlich werden. Werden diese ausgelöst, ergeben sich für den Unternehmer zusätzliche Kosten, die er auf den Bauherrn übertragen kann.

Das BAV legte der NEAT-Aufsichtsdelegation dar, dass eine Priorisierung des Kostenziels vor dem Terminziel grundsätzlich möglich sei, allerdings müsse dies zwischen Bund und Ersteller gemeinsam vereinbart werden. Teilweise bestände jedoch bei einem Verzug auf einer Baustelle für die Ersteller keine Wahlmöglichkeit, da stützende Massnahmen für ein koordiniertes Bauprogramm zwingend erforderlich seien.

Die BLS AT teilte mit, dass heute rund 100 Millionen Franken für Massnahmen zur Haltung des Terminprogramms ausgewiesen werden. Eine Gegenüberstellung zu Kosten, die ohne diese Massnahmen aufgelaufen wären, sei jedoch sehr schwierig.

8 Ceneri-Basistunnel

8.1 Nutzung des Tunnels sowie Projektstand und Linienführung

Im Hinblick auf die südlichen Abnehmerstrecken in Italien und der Forderung nach einem Ausbau der Luino-Strecke (vgl. Ziff. 16.4.2) hinterfragte die NEAT-Aufsichtsdelegation die künftige Nutzung des Ceneri-Basistunnel. Gemäss BAV soll im schnellen Personenverkehr via den Ceneri-Basistunnel über Chiasso mit einem Vierspurausbau Richtung Mailand gefahren werden. Zudem soll der Güterverkehrsanteil, der im Rahmen der Ost-Umfahrung Mailands in den Grossraum Verona

geführt wird, ebenfalls den Ceneri-Basistunnel nutzen. Die Luino-Strecke dient als Entlastungsstrecke für den Güterverkehr, der Mailand westlich umfahren soll.

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

Die ATG reichte das Auflageprojekt für den Ceneri-Basistunnel in Absprache mit dem BAV später als geplant ein, weil sich abzeichnete, dass das Projekt optimiert werden kann und teilweise noch zweckdienliche Kompromisse zu finden sind. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wurden 2004 zwei Projektänderungen ins Hauptverfahren integriert und öffentlich aufgelegt. Im ersten Halbjahr 2005 werden die noch ausstehenden Einigungsverhandlungen mit Privaten sowie Bereinigungssitzungen mit den Fachstellen des Kantons und des Bundes durchgeführt. Unter Vorbehalt der Rechtskraft der Plangenehmigungsverfügung auf Mitte 2005 und der Freigabe der finanziellen Mittel durch den Bundesrat soll mit ersten Vorarbeiten in der zweiten Hälfte des Jahres 2005 begonnen werden. Gegenüber dem Terminziel ist ein Verzug von knapp einem Jahr zu verzeichnen; damit wird sich laut BAV die kommerzielle Inbetriebnahme auf 2017 verschieben.

Das in den Beschlüssen festgeschriebene Projekt verlangt eine Verbindung aus dem Raum Magadino-Ebene Richtung Lugano mit Endpunkt Vezia. Die Fachstelle für öffentlichen Verkehr Graubünden liess der NEAT-Aufsichtsdelegation einen Vorschlag mit einer alternativen Linienführung zukommen. Die NEAT-Aufsichtsdelegation liess sich vom BAV orientieren, dass die Vorschläge offensichtlich nicht realisierbar sind. Sie teilte dem Regierungsrat des Kantons Graubünden diese Haltung mit und gab dabei auch ihrem Erstaunen Ausdruck, dass eine kantonale Fachstelle ihre Interessen direkt gegenüber einer parlamentarischen Aufsichtsdelegation des Bundes anmeldet.

8.2 Finanzielle Aspekte

Mit dem Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1 (BBl 2004 3667) hat das Parlament einen Zusatzkredit zum NEAT-Gesamtkredit von 900 Millionen Franken gesprochen und diesen dem Objektkredit Reserven zugewiesen. Der Nationalrat hatte bei seinen Beratungen einen Minderheitsantrag der KVF-N verworfen. Dieser beabsichtigte eine Reduktion des Zusatzkredits um 300 Millionen Franken durch den Bau eines Doppelspurtunnels statt zweier Einspurröhren beim Ceneri-Basistunnel.

Der Bundesrat hat am 8. September 2004 eine erste Teilfreigabe von Krediten der 2. Phase vorgenommen. Für den Ceneri-Basistunnel wurden nur Mittel im Umfang von 100 Millionen Franken freigegeben, die für die dringenden Vorbereitungsarbeiten wie Planung und Landerwerb bis ca. Ende 2005 notwendig sind. Reserven in der Höhe von 1598 Millionen sowie 1303 Millionen des Werkes Achse Gotthard für den Ceneri-Basistunnel hat der Bundesrat noch nicht zugewiesen bzw. freigegeben.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation befasste sich mit der Frage, wie gross faktisch der Handlungsspielraum des Parlaments nach den Beschlüssen zum Zusatzkredit noch ist, um sich zum Tunnelsystem und den zugrunde liegenden Sicherheitsstandards zu äussern.

In der Botschaft zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte legt der Bundesrat im Einzelnen dar, um wie viel die Bevorschussungslimite im FinöV-Fonds als Folge der Änderung der Finanzierung für einzelne Elemente erhöht werden muss, so auch für die Auslösung des Baus des Ceneri-Basistunnels.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation weist darauf hin, dass das Parlament durch die Festsetzung der Höhe der Bevorschussungslimite die Finanzmittel für den Ceneri-Basistunnel beeinflussen kann.

Der Ständerat hat sich in der Frühjahrssession 2005 für eine Erhöhung der Bevorschussungslimite im FinöV-Fonds auf 8,6 Milliarden Franken ausgesprochen.

8.3 Etappierungsmöglichkeiten

Im Frühjahr prüfte die EFK bei der ATG das Projekt Ceneri-Basistunnel. Zu beurteilen war die Projekt- und Kostenentwicklung aus dem Blickwinkel der Kostenoptimierung und Verzichtsplanung sowie die Genauigkeit der aktuellen Kostenberechnung. Aufgrund der eingesehenen Akten und des weit fortgeschrittenen Plangenehmigungsverfahrens ist die EFK der Auffassung, dass eine Ceneri-Light Lösung aus Kosten/Nutzen Überlegungen keine Vorteile bringen dürfte. Aufgrund des Prüfungsergebnisses erachtet die EFK die mutmasslichen Endkosten von 2035 Millionen Franken (Preisstand 1998) für den Vollausbau als realistisch und die Kostengenauigkeit von +/-15 Prozent als plausibel. Grosse geologische Überraschungen sind in diesen Schätzungen nicht enthalten. Nach Ansicht der EFK werden sich Mehr- und Minderkosten der weiteren Projektentwicklung aus Sicht Frühjahr 2004 in etwa die Waage halten.

Grosse Bedeutung misst die EFK dem weiteren Vorgehen in Bezug auf eine Etappierung des Ceneri-Basistunnels zu. Der Bundesrat entschied 2002, bei der weiteren Planung die Option einer Variante «Ceneri light» offen zu halten. Dabei würde eine Röhre betriebsbereit ausgebaut, die andere nur im Rohbau erstellt. Die EFK kam zum Schluss, dass diese Etappierung aus Kosten-Nutzen-Überlegungen keine Vorteile mit sich bringen würde. Sie stellte weiter fest, dass beim Ceneri-Basistunnel kaum grosse Kompensationsmöglichkeiten mehr bestehen, weil die Arbeiten recht weit fortgeschritten seien. Sie sprach sich trotzdem zusätzlich für eine Prüfung der Anzahl Querschläge und von Fragen der Lüftung und Entwässerung aus. Die EFK stellte schliesslich fest, dass im Terminplan keine Reserven enthalten sind.

Im Zusammenhang mit dem Ceneri-Basistunnel und den Bemühungen zur Reduktion der Mehrkosten setzte sich die NEAT-Aufsichtsdelegation bereits in früheren Jahren mit den Fragen nach dem Abstand der Querschläge und dem Tunnelsystem (eine Doppelspurröhre oder zwei richtungsgetrennte Einspurröhren) auseinander. Sie hat diese Diskussion auch im Berichtsjahr weitergeführt. Dabei erörterte sie diese grundsätzliche Frage vor allem mit dem BAV. Sie liess sich zudem von zwei externen Experten aus Lehre und Praxis über die theoretischen Grundlagen der Sicherheit in langen Eisenbahntunnels und die im internationalen Vergleich zur Anwendung kommenden Standards am Beispiel Österreichs orientieren.

Sie nahm zur Kenntnis, dass die für die NEAT geltenden Sicherheitsstandards von den Experten als angemessen betrachtet werden und dem internationalen Massstab entsprechen. Die Frage der Sicherheit hängt grundsätzlich stark von der subjektiven Wahrnehmung ab und lässt bei der Festlegung der Sicherheitsstandards einen gewissen Ermessensspielraum offen. Sie stellte dabei die Frage, wer letztlich entscheidet, welches Mass an Sicherheit sinnvoll und finanzierbar ist. In Bezug auf die FinöV-Abstimmung von 1998 warf sie die Frage auf, weshalb der Ceneri-Basistunnel nicht schon damals mit zwei Einspurröhren zur Abstimmung gebracht wurde.

An der November-Tagung orientierte das BAV über die Erkenntnisse aus den Arbeiten der Projektorganisation Sicherheitsbericht AlpTransit (PO SiB-AT). Es betonte, dass die von der PO SiB-AT empfohlenen Sicherheitsstandards für den Ceneri-Basistunnel dem international gültigen Stand der Sicherheitstechnik für einen langen, im Mischverkehr betriebenen Tunnel entsprechen.

Der Vorsteher des UVEK wies darauf hin, dass das vom Bundesrat beschlossene System von zwei Einspurröhren aus verschiedensten Gründen, vor allem jedoch aus Sicherheitsüberlegungen, ein kategorischer Imperativ sei. Er verwies unter anderem auf die internationalen Normen und Vergleiche mit geplanten und im Bau befindlichen langen Eisenbahntunneln im Ausland.

Im Weiteren wies das BAV darauf hin, dass die kleineren Querschnitte der Einzelröhren die Möglichkeit bieten, Tunnelbohrmaschinen einzusetzen. Zudem biete das System mit zwei Einspurröhren Vorteile in Bezug auf Betrieb und Unterhalt. Schliesslich wies das BAV darauf hin, dass es aufgrund der technischen Entwicklung seit Ende der 80er Jahre und der neuen Erkenntnisse mit Unfällen in Tunneln ein Festhalten an einem Doppelspurtunnel nicht mehr verantworten könne.

Die ATG kam im Rahmen einer im Jahre 2000 durchgeführten Risikoanalyse zum Schluss, dass ein Querschlagabstand von 500 Metern ausreichen würde. Die SBB konnte sich dieser Schlussfolgerung nicht anschliessen, weshalb kein entsprechendes Projektänderungsbegehren eingereicht wurde. Das BAV hat der ATG jedoch aufgrund der jüngsten Diskussionen zum Stand der Technik bei den Querschlägen zugestanden, eine Erhöhung der Querschlagsabstände zu prüfen, unter der Voraussetzung, dass der Sicherheitsnachweis erbracht werden kann.

Das BAV bestätigte, dass mit einer Verdoppelung der Abstände zwischen den Querschlägen beim Ceneri-Basistunnel rund 10 Millionen Franken eingespart werden könnten. Es wies jedoch darauf hin, dass bei vergleichbaren Projekten im Ausland (Brenner, Lyon-Turin) von Abständen in der Grössenordnung von 300 Metern ausgegangen werde. In Italien verlangen interne Weisungen sogar Querschläge alle

250 Meter. Aus Sicht des BAV ist der Systemscheid beim Ceneri-Basistunnel nicht in Frage gestellt.

8.5 Entwässerungssystem

Statt des Trennsystems, wie es im Gotthard-Basistunnel zum Einbau gelangt, wird beim Ceneri-Basistunnel ein Mischsystem erstellt. Diese kostengünstigere Möglichkeit bietet sich, weil der erwartete Bergwasseranfall sehr gering sein wird. Sowohl die Bundesstellen als auch der Kanton Tessin haben sich positiv zu einer Änderung des Entwässerungssystems geäußert.

8.6 Ausschreibungsunterlagen

Der Regierungsrat des Kantons Tessin gab in einem Brief an den Vorsteher des UVEK und an die NEAT-Aufsichtsdelegation der Befürchtung Ausdruck, dass die Ausschreibungsunterlagen für den Ceneri-Basistunnel nicht in italienischer Sprache abgefasst würden. Die NEAT-Aufsichtsdelegation liess sich vom Departementchef des UVEK informieren, dass diese Bedenken grundlos seien; sie nahm vom Antwortschreiben an die Tessiner Regierung Kenntnis.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation hält fest, dass

- *das Parlament mit dem Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT (BBl 2004 3667) einen Ausbau des Ceneri-Basistunnels mit zwei Einspurröhren beschlossen hat;*
- *im Rahmen des permanenten Auftrags, Einsparungen zu prüfen und umzusetzen, die Vergrößerung der Querschlagabstände im Ceneri-Basistunnel nochmals geprüft wird;*
- *der Bundesrat das UVEK beauftragt hat, Möglichkeiten für eine Etappierung des Ceneri-Basistunnels zu überprüfen.*

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

9 Geologie

Die NEAT-Aufsichtsdelegation liess sich auch 2004 an ihren Sitzungen laufend von den Erstellern über die geologische Situation bei den Vortrieben im Gotthard- und im Lötschberg-Basistunnel ins Bild setzen. Im Vergleich mit dem Kostenvorschlag, welcher der FinöV-Vorlage von 1998 zugrunde lag (ursprüngliche Kostenbezugsbasis), beträgt der Kostenanstieg wegen geologischer Ursachen per Ende 2004 rund 343 Millionen Franken. Beim Lötschberg gab in der Berichtsperiode insbesondere die unerwartet angetroffene Sedimentzone mit Karbon in Mitholz zu

reden. Auf der Gotthard-Achse erwiesen sich insbesondere die starken geologischen Kräfte bei der Multifunktionsstelle Faido als hartnäckiger, als noch vor einem Jahr angenommen.

9.1 Geologie Gotthard-Achse

9.1.1 Geologie Faido

Die NEAT-Aufsichtsdelegation orientierte in der letzten Berichtsperiode (vgl. Tätigkeitsbericht 2003, Ziff. 5.1) ausführlich über die Vorgeschichte sowie die damals abschätzbaren Kosten- und Terminfolgen bei der Multifunktionsstelle (MFS) Faido.

Die Ausbrucharbeiten waren bereits Anfang 2002 durch Störzonen geprägt. Ein Niederbruch erfolgte erstmals am 11. April 2002 in einer Querkaverne. Anfang 2003 wurde erneut eine sehr schwierige Störzone angetroffen. Im Sommer 2003 zeigten die Überprüfungen der ATG, dass aufgrund der geologischen Situation eine Verschiebung der MFS nach Süden als beste Lösung in Betracht gezogen werden müsse. Durch die den geologischen Verhältnissen angepasste Anordnung der MFS konnten die Ausbrüche der grossen Querschnitte in eine wesentlich günstigere Zone verlegt werden.

Im Berichtsjahr hat sich die sehr schwierige geologische Situation in trotz der durchgeführten Projektänderung und weiteren Gegenmassnahmen weiter verschärft. Mit zwei Ereignismeldungen informierte die ATG über Auswirkungen der Konvergenzen im Einspurtunnel West bzw. über die Entwicklung der Arbeiten in der MFS Faido seit Ende 2003. Im weitem orientierte die ATG die NEAT-Aufsichtsdelegation letztmals Anfang 2005 über die getroffenen und geplanten Massnahmen sowie die Auswirkungen auf die Kosten und Termine. Die Mehrkosten für die Neudisposition der MFS Faido schätzt die ATG per Ende 2004 auf insgesamt 188,8 Millionen Franken. Davon wurden Ende 2003 rund 117 Millionen Franken bereits ausgewiesen. Die Vorkommnisse in der Berichtsperiode führen für die Neudisposition der MFS Faido nach Schätzung der ATG zu weiteren Kosten von 72 Millionen Franken. Insgesamt belaufen sich die Kosten für die Neudisposition der MFS, die neue Abluftführung und die zweischalige Tunnelverzweigung per Ende 2004 auf 285,1 Millionen Franken, rund 84,6 Millionen mehr als vor einem Jahr.

Das Terminprogramm für die im März 2002 begonnenen Bauarbeiten wurde in der Zwischenzeit auf die neue geologische Situation und das durch das BAV auf Empfehlung der PO SiB-AT als Auflage in Aussicht gestellte neue Abluftsystem angepasst. Die Ausbrucharbeiten für die Multifunktionsstelle können aus heutiger Sicht soweit vorangetrieben werden, dass beim Eintreffen der Tunnelbohrmaschinen aus Richtung Bodio die notwendigen Hohlräume für deren Umbau geschaffen sind. Mit dieser TBM wird anschliessend der Vortrieb in Richtung Norden fortgesetzt. Die weiterhin sehr schwierigen geologischen Bedingungen führen zu einem prognostizierten Verzug von rund 20 Monaten.

9.1.2 Geologie Bodio

Im Jahre 2003 wurde eine nicht vorhersehbare Störzone angetroffen, deren Kostenfolgen von der ATG auf rund 15 – 18 Millionen Franken und deren Verzögerungen auf bis zu 4 Monate geschätzt wurde. Im Jahre 2004 war der Vortrieb gekennzeichnet durch ein ungünstigeres bautechnisches Verhalten dieser geologischen Formation im Vergleich mit der Prognose und mit den bisherigen Erkenntnissen bei Vortrieben im Leventinagneis beim Schutterstollen Bodio und Umgehungsstollen Bodio. Dieser Umstand führte dazu, dass auf den bisher aufgefahrebenen Streckenabschnitten erheblich aufwändigere Massnahmen zur Ausbruchsicherung erforderlich waren. Diese lösten vertraglich vereinbarte höhere Preise aus. Zusammen mit den grösseren Mengen an Sicherungsmitteln ergeben sich daraus weitere Mehrkosten. Neben der längeren Bauzeit für das Durchfahren der im Jahre 2003 angetroffenen, nicht prognostizierten Störzone entstanden auch Rückstände im Vortrieb durch die aufwändigeren Massnahmen zur Ausbruchsicherung, allerdings auch durch deutlich geringere Vortriebsleistungen, die sowohl auf logistische als auch auf Probleme mit dem Einbau der Sicherungsmittel im Nachläuferbereich zurückzuführen sind. An den Tunnelbohrmaschinen wurden zwischenzeitlich Verbesserungen vorgenommen, um einerseits die Arbeitssicherheit bei den vorhandenen geologischen Verhältnissen und andererseits eine grössere Vortriebsgeschwindigkeit zu erreichen.

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

9.2 Geologie Lötschberg-Achse

Die Vortriebe Mitholz Süd waren Anfang 2004 unerwartet auf eine nicht prognostizierte Zone mit Karbonsedimenten gestossen. Der Vortrieb wurde wegen den stark wechselnden Verhältnissen und dem wesentlich grösseren Sicherungsaufwand erheblich verlangsamt und die Ausbrucharbeiten stark behindert. Ausbruchmaterial musste von Ferden nach Mitholz transportiert werden, um die Verarbeitung zu Betonzuschlagstoffen zu sichern. Zudem wurden Sanierungsarbeiten und Nachsicherungen notwendig, während denen die Ausbrucharbeiten zum Stillstand kamen. Die Sanierungsarbeiten umfassten unter anderem den Abbruch des deformierten Stahleinbaus sowie den Ersatz der zerbrochenen Spritzbetonschale. Weiter wurde das Ausbruchprofil aufgeweitet. Als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen führte die BLS AT eine Sondierkernbohrung durch.

Im September 2004 konnten die Ausbrucharbeiten in den Südvortrieben Mitholz wieder aufgenommen werden. Während dem längeren Stillstand der Ausbrucharbeiten wurden verschiedene Arbeiten, wie der Ausbruch von Kavernen für die Relaisräume, vorgezogen. Damit liess sich der Zeitverlust im Gesamtbauprogramm, der durch den Unterbruch in den Vortrieben entstanden war, verringern. Im Abschnitt Mitholz Süd bremsten die geringen Vortriebsleistungen in der Sedimentstrecke den Innenausbau. Um zu verhindern, dass die Innenausbauarbeiten auf die Vortriebe auflaufen, mussten sie mehrmals eingestellt werden. Der entstandene Rückstand im Vortrieb von rund drei Monaten konnte bis zum letzten Durchschlag nicht mehr aufgeholt werden. Die Durchschlagsfeier Mitholz-Ferden wird am 28. April 2005 stattfinden.

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

10 Eisenbahntechnik

10.1 Kosten der Eisenbahntechnischen Ausrüstung - Mehrkosten

Auf der Gotthardachse geht der Kostenanstieg seit Mitte 2004 von rund 376 Millionen Franken zum grössten Teil auf die Aktualisierung des Vorprojekts «Eisenbahntechnik» für den Gotthard-Basistunnel auf den heutigen Stand zurück. Beim Lötschberg-Basistunnel ist der Kostenanstieg seit Mitte 2004 von rund 76 Millionen Franken ebenfalls zum Teil auf die Planung im Bereich Bahntechnik zurückzuführen. Die NEAT-Aufsichtsdelegation führte Ende der Berichtsperiode Aussprachen mit dem BAV, der ATG und der BLS AT über die Hintergründe der Mehrkosten und mögliche Massnahmen zur Verminderung der grossen Risiken.

Gemäss Ausführungen des BAV und der ATG rechnete 1993 das Vorprojekt von Arth-Goldau nach Lugano mit einer Genauigkeit im Rahmen von +/- 25 Prozent. Die Bahntechnik wurde auf der Basis von Einheitskosten der SBB (konventionelle Signalisierung) geschätzt. Damals war klar, dass für den Betrieb der Basistunnels eine Führerstandsignalisierung notwendig sei, unbekannt war allerdings, welches System schliesslich zum Einsatz gelangen würde und zu welchen Kosten. Ein Vergleich mit den Kosten der Systeme in Frankreich und Deutschland führten damals zum Schluss, dass bei den fixen Anlagen keine wesentlichen Kostensprünge zu erwarten seien, anders als bei der Ausrüstung der Lokomotiven.

Im Jahre 1998 erarbeitete die ATG vor dem Hintergrund der durch Volk und Parlament redimensionierten und etappierten NEAT das Bauprojekt für Teile der Investitionen auf der Gotthard-Achse. Während die Vereinbarung zwischen Bund und ATG aus dem Jahre 2000 für den Rohbau des Gotthard-Basistunnels ein Projekt mit einer Genauigkeit von +/- 10 Prozent verlangte, galt dies nicht für die Bahntechnik, bei der kein Bauprojekt vorlag. Hier war zu jenem Zeitpunkt weiterhin eine Genauigkeit von +/- 25 Prozent vorgesehen. 1998 war absehbar, dass als Führerstandsignalisierung das System ETCS Level 2 in Frage kommen könnte, allerdings fehlten nach wie vor verlässliche Kostenvergleiche. Referenzzahlen von Neubaustrecken in

Deutschland zeigten erneut, dass ein Anstieg der Kosten nicht bei den Anlagen, sondern beim Rollmaterial zu erwarten sei.

Im Vorfeld der Ausschreibungen für die Eisenbahntechnik im Gotthard-Basistunnel untersuchte die ATG im Jahre 2004 die seit dem Projektstand 1993 eingetretenen Veränderungen (Entwicklungen im Bereich des bahntechnologischen Fortschritts und der Sicherheitsüberlegungen) und erarbeitete das Bauprojekt auf der Basis des Vorprojekts mit einer Genauigkeit von +/- 10 Prozent. Gemäss ATG zeigt das Bauprojekt auf, wie die Empfehlungen der PO SiB-AT des BAV zu Anforderungen an die technischen Anlagen und das Rollmaterial umgesetzt wurden. Diese wurden mit der Plangenehmigungsverfügung vom 15. Februar 1999 für die Tunnelabschnitte Amsteg, Sedrun, Faido und Bodio als Auflage angeordnet.

Das Bauprojekt wurde durch einen Sachverständigen einer Prüfung nach der Richtlinie des BAV zu Artikel 6 der Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV; SR 742.141.1; Sachverständigen-Richtlinie) und einer sicherheitsorientierten Prüfung (SIOP) unterzogen. Bei den Kosten der Fachbereiche Einbau/Logistik und Einbaulüftung erfolgte ein unabhängiges Review. Beide kamen zum Schluss, dass die Berechnungen der ATG plausibel seien. Mit der SBB, die vereinbarungsgemäss die Interessen des zukünftigen Betreibers des Gotthard-Basistunnels wahrnimmt, wurde das Bauprojekt bereinigt. Der Verwaltungsrat der ATG genehmigte am 3. Dezember 2004 das Bauprojekt und reichte es beim BAV zur Vernehmlassung ein.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation wurde Anfang 2005 im Rahmen einer Ereignismeldung der ATG darüber informiert, dass die mutmasslichen Kosten für die Eisenbahntechnik beim Gotthard-Basistunnel aufgrund der Weiterbearbeitung vom Vorprojekt zum Bauprojekt um rund 300 Millionen Franken höher als ursprünglich geplant ausfallen werden (Preisstand 1998). Davon seien 45 Millionen bereits Mitte 2004 gemeldet und damals in die mutmasslichen Endkosten eingerechnet worden. Allfällige Einsparungsmöglichkeiten im Umfang von rund 40 Millionen Franken stünden derzeit bei der ATG in Prüfung. Gemäss ATG gehen rund ein Drittel der Mehrkosten auf die vertiefte Bearbeitung des Projekts zurück, rund zwei Drittel fallen aufgrund der Anpassung an die bahntechnologische Entwicklung an. Die ATG betont, dass diese Mehrkosten innerhalb der Genauigkeit des Projekts lägen.

Das BAV als Vernehmlassungsbehörde führt bis Mitte 2005 eine Prüfung unter Beizug externer Experten durch. Zudem wurde das Prüfprogramm des BAV bei den grossen Erstellern für das Jahr 2005 vermehrt auf die Bahntechnik ausgerichtet. Das BAV weist in seinen Risikoanalysen darauf hin, dass der Bereich Bahntechnik beim Gesamtprojekt NEAT noch wesentliche Risiken trägt. Ziel sei es, die Gefahren für den Bund als Bauherrn zu minimieren und die Chancen zu maximieren:

- Planungsgrundlagen: Gemäss BAV betreten Bund und Ersteller Neuland, da weltweit kein Tunnelbauprojekt in diesen Dimensionen als Vergleichsbasis bestehe. Im Bereich der traditionellen Bahntechnik lagen in den Jahren 1993/1994 verlässliche Vergleichsgrössen vor. Die Entwicklung in diesem Bereich sei weniger stark und risikobehaftet als im Bereich der neusten Techniken, wie ETCS Level 2 (vgl. Ziff. 10.2). Aus heutiger Sicht wurden damals einige Aspekte der Entwicklung im Bereich der Sicherheitsanlagen mangels verlässlicher Referenzgrössen unterschätzt.
- Ausschreibung und Vergabe: Das Risiko sei zudem als gross einzustufen, da die Vergabe der Eisenbahntechnik am Gotthard und am Ceneri noch nicht

erfolgt sei. Auf der Grundlage des Bauprojektes würden derzeit die Unterlagen für die Ausschreibung erarbeitet, die im zweiten Halbjahr 2005 erfolgen soll. Erst zu jenem Zeitpunkt werde klar sein, wie hoch aufgrund der Marktsituation der Vergabepreis ausfällt. Ein Vergleich mit der Löttschberg-Achse zeigt, dass der Kostenanstieg für die Bahntechnik das Kostenstreu-mass von 15 Prozent aus dem Jahre 1994 übersteigt.

- Logistik und Nachforderungen: Wie die Erfahrungen beim Löttschberg-Basistunnel zeigten, werde auch der Übergang von der Rohbau- zur Eisenbahntechnik unter sehr engen Rahmenbedingungen (wenig Zugänge, parallele Rohbau und Bahntechnikerarbeiten) risikobehaftet sein. In diesem Zusammenhang bestehe das Risiko von Nachforderungen.

Im Hinblick auf die Vergabe befasste sich die NEAT-Aufsichtsdelegation mit der Einschätzung der Marktsituation bei der Bahntechnik und der vorgesehenen Einzellosvergabe im Umfang von rund 1,5 Milliarden Franken an einen Anbieter (vgl. Ziff. 13.1.2). In Bezug auf die Marktsituation bestätigte die BLS AT, dass es gemäss ihrer Erfahrung beim Löttschberg-Basistunnel sehr schwierig sei voneinander unabhängige Offerten zu erhalten, die auch die gewünschten Produkte anböten. Die ATG bestätigte, dass sie das Wissen und die Erfahrungen aus den Projekten Neubaustrecke BAHN 2000 und Löttschberg-Basistunnel in Bezug auf die Eisenbahntechnik, einschliesslich ETCS Level 2, für die Gotthard-Achse auswerte und sichere. Ein Projektgenieur-Mandat sei ausgeschrieben und unterstützende Begleitmandate mit der SBB für den Bereich ETCS seien abgeschlossen worden.

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

10.2 ETCS Level 2 (European Train Control System) und Ausrüstung Rollmaterial

Seit Jahren, speziell seit ihrem Besuch am 11. September 2001 auf der Versuchsstrecke zwischen Zofingen und Sempach, verfolgt die NEAT-Aufsichtsdelegation die Entwicklung, Erprobung und Umsetzung des ETCS Level 2 im Hinblick auf dessen Einsatz auf den beiden Alpentransversalen mit hoher Aufmerksamkeit. Sie berichtete in ihren letzten Tätigkeitsberichten ausführlich über die Schwierigkeiten und Termin-Risiken, die damit verbunden sind.

Die Verfügbarkeit von ETCS Level 2 auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (BAHN 2000) hat einen direkten Einfluss auf den termingerechten Einsatz des Zugsicherungssystems auf der Löttschberg-Basislinie ab 2007. Die NEAT-Aufsichtsdelegation liess sich deshalb im Mai 2004 vor Ort erneut von den Projektverantwortlichen über den Zeitplan und die Risiken bis zur Fahrplanumstellung für BAHN 2000 vom 12. Dezember 2004 orientieren. Auf diesen Zeitpunkt ging die

Neubaustrecke inzwischen in Betrieb, allerdings vorerst ohne ETCS, sondern mit herkömmlicher Aussensignalisierung für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Im Verlaufe des Berichtsjahres liess sich die NEAT-Aufsichtsdelegation von den zuständigen Beteiligten an jeder Sitzung über den aktuellen Stand, die Problembe-
reiche und die Perspektiven bei der Planung und Umsetzung von ETCS Level 2
beim Lötschberg-Basistunnel ins Bild setzen. Im Rahmen dieses Schwerpunktthe-
mas informierten im Frühjahr 2004 die Vertreter der BLS AT sowie der SBB AG
und BLS AG über ihre Anträge an das BAV in Bezug auf Umfang und Ausgestal-
tung der Ersatzsignalisierung zu ETCS Level 2 mit konventioneller Signalisierung
an den Portalen des Lötschberg-Basistunnels. Diese lässt sich nicht mit der Rück-
fallebene auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist vergleichen, da sie nicht den
geplanten kommerziellen Betrieb zulässt. Aus diesem Grund hat die BLS bezüglich
der Realisierung von ETCS Level 2 mit der verfügbaren Ersatzsignalisierung am
26. Mai 2004 beim UVEK eine formelle Abmahnung eingereicht.

Erörtert wurden in der Berichtsperiode ferner die Kosten-, Termin- und Kapazitäts-
folgen der verschiedenen Lösungsalternativen. In der Folge beschloss das BAV mit
Verfügung vom 30. April 2004 eine einfache Variante mit konventionellen Signalen
nur an den Portalen. Zweck des Beschlusses war, einen reduzierten Betrieb für den
Fall zu sichern, dass ETCS Level 2 nicht wie vorgesehen ab Mai 2007 voll verfüg-
bar sein sollte. Am Terminziel, auf den Fahrplanwechsel Dezember 2007 den
Lötschberg-Basistunnel inklusive ETCS Level 2 in Betrieb zu nehmen, wurde klar
festgehalten.

Ende 2004 beauftragte das BAV die SBB mit der schweizweiten Systemführerschaft
für ETCS. Mit diesem Entscheid soll sichergestellt werden, dass die Interoperabilität
zwischen der ETCS-Infrastruktur des Lötschberg-Basistunnels und der Neubaustre-
cke Mattstetten – Rothrist einerseits und den darauf fahrenden Triebfahrzeugen
andererseits rechtzeitig gewährleistet ist.

Die Systemführerschaft ETCS durch die SBB Infrastruktur ist unbestritten. Der
entsprechende Vertrag zwischen BAV und SBB ist jedoch bis heute noch nicht
unterzeichnet. Es besteht bei der Industrie und den Bahnen nicht hinreichend Klar-
heit über die Aufgaben, die Kompetenzen und die Verantwortung des Systemführers
ETCS. Zudem muss der Systemführer ETCS seine Aufgaben – analog einer Tras-
senvergabestelle – unabhängig bzw. diskriminierungsfrei wahrnehmen.

Am 31. März 2004 eröffnete das BAV das Detailplangenehmigungs-Verfahren für
die Sicherungs- und Automatisierungsanlagen des Lötschberg-Basistunnels auf der
Basis von ETCS Level 2. Bis Anfang 2005 wurden zusätzliche Unterlagen, die in
der Vorprüfung als erforderlich erkannt wurden, eingereicht. Das BAV konnte die
Anforderungsspezifikation für die Sicherungs- und Automatisierungsanlagen des
Lötschberg-Basistunnels wegen fehlender Unterlagen noch nicht genehmigen. Da
diese Anlagen aber bereits in Realisierung stehen, hat sich das Risiko unerwünschter
Sachzwänge vergrössert.

Anfang 2004 war nicht klar, ob die für den sicheren Betrieb der NEAT-Tunnel
notwendigen Anpassungen des Rollmaterials (Lokomotiven) bereits erfolgt sind.
Das BAV hat zur Klärung von offenen technisch-betrieblichen Fragen eine Gruppe
«Road Map sicheres Rollmaterial Lötschberg-Basistunnel» eingesetzt. In gemein-
samer Arbeit zwischen BAV, SBB, BLS und VöV sollen die notwendigen Voraus-
setzungen geschaffen werden, damit der sichere Betrieb des Lötschberg-Basis-
tunnels ab Inbetriebnahme unter Beachtung der Interoperabilität und des diskrimi-

nierungsfreien Netzzugangs gewährleistet wird. Mit Verfügung vom 14. März 2005 hat das BAV in Abstimmung mit den SBB und BLS die Anforderungen an das Rollmaterial festgelegt. Auf der Basis dieser Verfügung veröffentlicht die BLS AG die Netzzugangsbedingungen für die Lötschberg-Basislinie.

Gemäss SBB AG bekundeten die Eisenbahnverkehrsunternehmen bisher Mühe, ihr Rollmaterial mit ETCS auszurüsten. Die echte Herausforderung stellen die noch nicht ausgerüsteten neueren Cargo-Fahrzeuge (BLS Cargo AG, Railion), die noch nicht beschafften Interventions- und Dieselloks von BLS Infrastruktur, die Cisalpino 1 und 2 Züge sowie die noch nicht ausgerüsteten Lösch- und Rettungszüge von SBB und BLS dar. Diese Fahrzeuge müssten alle ausgerüstet und zugelassen werden. Des Weiteren müsse der Nachweis der Interoperabilität dieser Fahrzeuge auf der Lötschberg-Basislinie und teilweise der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist noch erfolgen.

Die BLS AG erläuterte, dass sich bei ETCS Level 2 wesentliche Systemkomponenten auf den Fahrzeugen (On Board Unit) befinden. Lokomotiven, die mit Zügen durch den Lötschberg-Basistunnel verkehren, müssen mit der «On Board Unit», das heisst mit der Führerstandssignalisierung ausgerüstet sein. Gemäss BLS AG sei die volle Betriebsaufnahme am 9. Dezember 2007 nur sicherzustellen, wenn ausreichend aufgerüstete Fahrzeuge bereits ab Sommer 2006 für Systemtests und ab März 2007 für den operativen Probebetrieb zur Verfügung stehen.

Die geforderte Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit des neuen Signalsystems müsse anschliessend zusätzlich in der Ertüchtigungsphase Mai 2007 bis November 2007 nachgewiesen werden. Dazu seien total 10 000 bis 15 000 Fahrten notwendig. Betriebsnah beziehungsweise repräsentativ könnten diese Ertüchtigungsfahrten nur durchgeführt werden, wenn sie mit kommerziellen Zügen und verschiedenen Lokomotivtypen erfolgten. Dazu müssten die Triebfahrzeuge der auf der Lötschberg-Achse aktiven Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen (Marktanteile: BLS Cargo 80 Prozent, SBB Cargo 20 Prozent) mit ETCS Level 2 ausgerüstet werden.

Die BLS AG weist darauf hin, dass zurzeit nicht sichergestellt ist, dass die dafür notwendigen Fahrzeugausrüstungen zur Verfügung stehen werden. Es fehlen technische Lösungen. Die Bindefrist der eingereichten Angebote der Industrie ist abgelaufen. Es ist mit Lieferfristen von über 2 Jahren zu rechnen.

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

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

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

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

11 Vorbereitungen zur Inbetriebnahme auf der Lötschberg-Achse

Im Hinblick auf die Inbetriebnahme und den Betrieb des Lötschberg-Basistunnels liess sich die NEAT-Aufsichtsdelegation im Rahmen eines Schwerpunkts ihrer Tätigkeit regelmässig vom BAV (Besteller), der BLS AT (Erstellerin), der SBB (Systemführerin ETCS Level 2) und der BLS AG (Betreiberin) über den aktuellen Stand der Vorbereitungsarbeiten sowie die bestehenden Termin- und Kosten-Risiken der Inbetriebnahme (inklusive ETCS Level 2 und Rollmaterial) ins Bild setzen.

Für die Vorbereitung der Inbetriebnahme am Lötschberg steht der BLS AG ein Kredit von 109,6 Millionen Franken zur Verfügung. Davon entfallen auf die Gesamtleitung 8,3 Millionen, das Erhaltungs- und Interventionszentrum 16,7 Millionen, die Betriebs- und Interventionsvorbereitung 13,0 Millionen, die Inbetriebsetzung und Erhaltungsvorbereitung 29,3 Millionen und auf Fahrzeuge 42,3 Millionen Franken.

Seit Anfang 2004 organisiert und überwacht die «Arbeitsgruppe Inbetriebsetzung» der BLS AT die Vorbereitungsarbeiten für die Inbetriebnahmephase. Im Oktober 2004 wurde eine Task Force mit Mitarbeitern des BAV, der BLS AG und der BLS AT sowie externen Experten eingesetzt, um diese Vorbereitungsarbeiten zu beschleunigen. Das Ziel dieser Anstrengungen war, konkrete Aussagen über den Zeitbedarf für die Inbetriebsetzung und für deren Vorbereitung zu erhalten. Ende 2004 kam ein Zwischenbericht zur vorläufigen Erkenntnis, dass die Vorbereitungszeit ausreiche, wenn die Arbeiten im Jahre 2005 zielgerichtet und mit der gleichen Intensität wie Ende 2004 weitergeführt werden. Ohne Umsetzung von Optimierungsmassnahmen erfolge die Inbetriebnahme jedoch verspätet. Der Bericht wies auch darauf hin, dass jede Optimierungsmassnahme mit Risiken verbunden sei und die Umsetzung sämtlicher Massnahmen in der Inbetriebsetzungsphase allein nicht für die Zielerreichung genüge. Dazu müssen zusätzlich die vorgelagerten Arbeiten (Rohbau und Einbau der Bahntechnik) optimiert werden.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass jede Verzögerung in den vorgelagerten Arbeiten ohne ergänzende Steuerungsmassnahmen zu einer Verschiebung des Inbetriebnahmetermins führen kann. Zudem nehmen mit der Beschleunigung des Bauablaufs und der parallelen Aktivitäten im Tunnel die Schnittstellen zu, was hohe Anforderungen an die Logistik stellt und das Termin-Risiko erhöht.

Gleichzeitig mit der Prüfung und Umsetzung von weiteren Optimierungsmassnahmen wurde auch die Zusammenarbeit der drei Partner BAV, BLS AG und BLS AT überprüft. Auf Antrag der BLS AG wurde die Inbetriebnahmeorganisation unter Federführung des BAV neu formiert und dem Lenkungsausschuss ein professionel-

les Stabsorgan zur Unterstützung der Geschäftsabwicklung beigelegt. Die BLS verstärkte ihre Organisation für die Inbetriebnahme. Die Verwaltungsräte der BLS AT und BLS AG haben die Bereitstellung von zusätzlichen Management-Ressourcen zugesichert. Die Projektorganisation der Inbetriebsetzungsphase wurde gemeinsam verbessert und es wurden Massnahmen zur Optimierung der Zusammenarbeit – auch auf der Ebene der Kommunikation nach aussen – zwischen der BLS AT und der BLS AG durchgeführt.

In der Berichtsperiode liess sich die NEAT-Aufsichtsdelegation in der Montagehalle in Bern über die Vorbereitungsarbeiten für den Einbau der Bahntechnik im Lötschberg-Basistunnel orientieren. Bei einem Besuch der Betriebsleitzentrale der BLS AG in Spiez wurde eingehend die Frage erörtert, ob der Termin für die volle kommerzielle Inbetriebnahme mit ETCS Level 2 eingehalten werden kann und welche Massnahmen eingeleitet bzw. bereits umgesetzt wurden, um dieses Ziel zu erreichen.

Das auch nach Ansicht des BAV sehr ehrgeizige Terminziel sieht vor, dass die *Bauphase* Ende Mai 2007 abgeschlossen wird (inkl. die Ausrüstung mit Eisenbahntechnik, die Durchführung von technischen Tests sowie eines operativen Probebetriebes). Anfang Juni 2007 soll mit dem Übergang des Lötschberg-Basistunnels von der BLS AT (Erstellerin) an die BLS AG (Betreiberin) die *Betriebsphase* beginnen. Zwischen Juni und Mitte Dezember 2007 ist ein reduzierter kommerzieller Betrieb mit Ertüchtigungsfahrten vorgesehen. Mit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 soll der Lötschberg-Basistunnel im vollen kommerziellen Betrieb genutzt werden. Angesichts der vielen Schnittstellen sind eine gute Koordination zwischen Rohbau- und Bahntechnikunternehmer sowie ein optimales Zusammenwirken des Erstellers mit der künftigen Betreiberin BLS von zentraler Bedeutung.

Die BLS AT teilte der NEAT-Aufsichtsdelegation Anfang Februar 2005 mit, dass die unerwartete geologische Sedimentzone mit Karbon in Mitholz (vgl. Ziff. 9.2) zwar durchörtert werden konnte, der entstandene Rückstand beim Vortrieb von 3 Monaten allerdings bis zum letzten Durchschlag nicht mehr aufgeholt werden könne. Als Gegenmassnahme wurde der Bauablauf für den Einbau der Eisenbahntechnik angepasst, so dass dieser nun parallel zu den Arbeiten am Rohbau erfolgt.

Anfang April 2005 ging die BLS AT von einer rechtzeitigen Bereitstellung der gesamten Achse Lötschberg für die Prüf- und Messfahrten und den operativen Probebetrieb aus. Dank einer Parallelisierung der Aktivitäten und dem Vortrieb auf Pufferzeiten sei es gelungen, die erkannten Terminkonflikte von drei Monaten auf zwei Wochen zu reduzieren. Eine Inbetriebnahme des kommerziellen Probebetriebs könne mit zwei Wochen Verzug im Juni 2007 beginnen. Ab diesem Zeitpunkt sei ein sicherer Betrieb auf der gesamten Anlage möglich. Der Lötschberg-Basistunnel werde dann voll ausgerüstet, die technische Ausrüstung getestet und der operative Probebetrieb abgeschlossen sein. Danach sollen Fahrten mit kommerziellen Güterzügen durchgeführt und die Zuverlässigkeit von ETCS Level 2 getestet werden. Auf den Fahrplanwechsel Dezember 2007 soll die Achse für die maximale Geschwindigkeit von 250 km/h getestet und eine hohe Fahrplanstabilität gewährleistet sein, um danach den vollen kommerziellen Betrieb für Personen- und Güterverkehr aufzunehmen.

Ende der Berichtsperiode schätzte das BAV das terminliche Gefahrenpotenzial als gross ein und bezifferte das Terminrisiko für die Inbetriebnahme – unter Berücksichtigung der bewältigten geologischen Situation im Vortrieb Mitholz-Süd – auf bis ein

Jahr. Trotz parallelen Aktivitäten müsse eine Verspätung in der Grössenordnung von zwei Wochen (Mitte Juni statt Ende Mai 2007) für den Übergang zur Betriebsphase prognostiziert werden. Besonders ins Gewicht falle, dass wegen dem dicht gedrängten Terminprogramm und den vielen Projektbeteiligten ein allfälliges Ereignis unmittelbare Auswirkungen haben und nur schwierig aufgefangen werden könne. Dies könne auf der grossen Linienbaustelle dazu führen, dass schlagartig die Termine vollständig neu geplant werden müssten. Weitere terminliche Risiken bestehen hinsichtlich rechtzeitigen Verfügbarkeit von ETCS Level 2 (vgl. Ziff. 10.2).

12 Betrieb der NEAT

12.1 Betriebliche Plattformen und Modell-Fahrpläne

Die NEAT-Aufsichtsdelegation befasste sich im Hinblick auf den Betrieb der NEAT mit Fragen der künftigen Kapazitätsauslastung und setzte sich mit den betrieblichen Plattformen und Modell-Fahrplänen auseinander. Diese bilden die Grundlage für die grundlegende Beurteilung, in welchen Bereichen Probleme und Engpässe entstehen können, welche Investitionen getätigt und welche Massnahmen im Hinblick auf den späteren Betrieb ergriffen werden müssen. Das BAV erläuterte verschiedene Fahrplankonzepte und Modellfahrpläne, die aufgrund von betrieblichen Studien und Simulationsmodellen erarbeitet wurden.

Ende 1996 erstellten BAV, SBB und BLS einen Bericht zu Angebot und Fahrplanstruktur. Dieser enthielt verschiedene Angebotsvarianten und ein Fahrplankonzept mit einem Grundangebot am Gotthard und am Lötschberg (Stundentakt im Personenfernverkehr) und einem Güterverkehrs-Mix, der künftig diese Strecken befahren soll. Gestützt auf den angenommenen Verkehr zum Zeitpunkt der Eröffnung wurde festgelegt, welche Ausbauten auf den bestehenden Strecken nötig sind, um die erforderliche Quantität und Qualität zu erreichen. Diese Studie erlaubte, die notwendigen Infrastrukturen festzulegen.

Die Entwicklung der Bahntechnologie bringt eine grössere Kapazität, eine bessere Qualität des Zugsangebotes und kürzere Zugfolgezeiten und Blockabstände durch eine Verbesserung beim Rollmaterial und der Zugsteuerung mit sich. Der Bericht wird deshalb als Planung für die gesamte Schweiz netzweit laufend angepasst. Eine Studie der ETH Lausanne bestätigte die Machbarkeit auf der Nord-Süd-Achse und die Zweckmässigkeit der Investitionen für die Streckenausbauten auf dem übrigen Netz.

12.2 Angebots- und Betriebskonzept auf der Lötschberg-Achse

Anfangs 2005 besuchte die NEAT-Aufsichtsdelegation die neue Betriebzentrale in Spiez, die Bestandteil der landesweiten Koordination des Bahnbetriebs auf dem Normalspurnetz ist. Sie soll im Rahmen der politisch vorgegebenen Verlagerungsziele eine Erhöhung der Trassenkapazitäten am Lötschberg um rund 30 Prozent bewältigen und gemäss Basisvereinbarung zwischen BLS und SBB auf die Inbetriebnahme der Lötschberg-Basisstrecke hin die dispositive und operative Betriebsführung übernehmen.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation wurde darüber orientiert, dass die Arbeitsgruppe «Angebot und Fahrplan 2007/2008» ihre Tätigkeit bis Mai 2005 sistiert hat. Laut BLS wurde eine Untergruppe gebildet, um Fragen zu Betriebswechsellpunkten genauer abzuklären. Das FinöV-Betriebskonzept für die Lötschberg-Achse sah vor, dass die meisten Güterzüge für Personal- und Traktionswechsel sowie für das Abwarten von Überholungen im Betriebswechsellpunkt Bahnhof Frutigen anhalten. Zwischenzeitlich wurde der Güterbereich liberalisiert. Mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen führen unter Wettbewerb im freien Netzzugang Gütertransporte durch. Diese arbeiten teilweise nach anderen Philosophien und gehen von anderen Betriebswechsellpunkten aus, die für die Wirtschaftlichkeit und Qualität des Güterverkehrs eine grosse Rolle spielen. Die Untergruppe «Betriebswechsellpunkte» wird nun die nötigen Abklärungen und Bereinigungen vornehmen.

12.3 Angebots- und Betriebskonzept auf der Gotthard-Achse

Ende 2004 orientierte die SBB die NEAT-Aufsichtsdelegation über das in der NEAT-Botschaft 1990 (Vollausbau) und der FinöV-Botschaft (1996, redimensioniertes Projekt) zugrunde gelegte Angebots- und Betriebskonzept für die Gotthard-Achse sowie dessen Weiterentwicklung und Konkretisierung zum derzeit aktuellen Zwischenstand. Gemäss FinöV-Vorlage sollen dereinst pro Tag 200 bis 220 Güterzüge und 80 Reisezüge durch den Gotthard-Basistunnel fahren können. Im Personenfernverkehr soll die Reisezeit deutlich verkürzt werden. Auf diesen Grundlagen basieren die Investitionsentscheide für die NEAT-Infrastrukturbauten auf der Gotthard-Achse.

Das Erhaltungskonzept 2004 der SBB für den Gotthard-Basistunnel geht vom Grundsatz aus, dass die präventiv durchzuführenden, planbaren Erhaltungsarbeiten nur bei einer Totalsperre einer Röhre in verkehrsschwachen Zeiten erfolgen sollen. Dies hat gemäss SBB den Vorteil, dass werktags die volle Leistungsfähigkeit einer Flachbahn durch den Gotthard-Basistunnel genutzt werden kann und bessere Verhältnisse für die Erhaltung der Zufahrtstrecken gegeben sind. Während den Erhaltungszeiten sollen die Züge gebündelt und in homogener Geschwindigkeit verkehren, um umfangreiche Umleitungen über die Bergstrecke zu vermeiden.

In Bezug auf die künftige Nutzung der Bergstrecken am Gotthard und am Ceneri führte die SBB Studien für «Bergstrecken light» durch. Diese gehen von einer Reduktion des heutigen Doppelspurbetriebs auf einen Einspurbetrieb mit Doppelspurinseln vor. Sie kommen zum Schluss, dass Angebote im Personenfernverkehr auf solchen Bergstrecken light betrieblich grundsätzlich möglich seien und die Unterhaltskosten der Bergstrecken damit reduziert werden könnten. In Frage käme ein solcher Betrieb allerdings nur bei Störungen und ausserordentlichen Unterhaltsarbeiten im Gotthard- und im Ceneri-Basistunnel.

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

einer Reduzierung der Überholgleisanlagen an den Tunnelportalen oder veränderten Marktbedürfnissen im Personenverkehr.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation interessierte sich insbesondere für die Auswirkungen eines allfälligen Verzichts auf den Zimmerberg-Basistunnel auf die in der FinöV-Botschaft definierten Kapazitäten. Sie verlangte dazu von der SBB auf Mitte 2005 detaillierte Abklärungen.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation geht davon aus, dass rechtzeitig die Grundlagen für einen eventuellen Entscheid zur Regelung der Prioritäten zwischen Personen- und Güterverkehr erarbeitet werden.

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

12.4 Bahnstromversorgung

Die NEAT-Aufsichtsdelegation widmete sich im vergangenen Jahr auch dem Aspekt der Bahnstromversorgung, namentlich der Frage, ob genügend Reserven für den künftigen Bahnbetrieb vorhanden sind. Vertreter der SBB AG und der BLS AG erläuterten die derzeitige Situation und die Massnahmen, welche im Hinblick auf die Eröffnung der beiden Basistunnel für die ausreichende Stromversorgung getroffen werden.

Die BLS bestätigte, dass die Bahnstromversorgung der Achse Lötschberg – Simplon für die Inbetriebnahme der Lötschberg-Basisstrecke im Jahre 2007 mit einer neuen Umrichteranlage bei Wimmis ausreichend betriebssicher und leistungsfähig sei. Sie wies darauf hin, dass spätere Leistungssteigerungen der Achse weitere Ausbaustapen der Bahnstromversorgung, vor allem südlich des Simplons, bedingen würden. Die Investitionskosten für die Bahnstromversorgung auf der Lötschberg-Achse werden über den Kreditanteil von 120 Millionen Franken für die Inbetriebnahme der Lötschberg-Achse finanziert.

Auf der Gotthard-Achse und ihren Zufahrtstrecken im Inland sind gemäss SBB für die Energieverteilung und für die Fahrleitungseinspeisung bis ins Jahr 2015 Investitionen von insgesamt rund 300 Millionen Franken erforderlich. Im Gegensatz zur Lötschberg-Achse ist die Finanzierung dieses Investitionsbedarfs nicht Teil der Finanzierung AlpTransit und heute noch nicht gesichert. Zurzeit werden Finanzierungsmodalitäten ausserhalb des NEAT-Kredits gesucht. Dabei wird gemäss SBB der Anfall des Nutzens geprüft, um auf dieser Basis den Entscheid fällen zu können, über welche Kredite diese Ausgaben finanziert werden sollen. Die SBB bestätigten, dass die Planungs- und Bauarbeiten zur Sicherstellung der Bahnstromversorgung der NEAT aus heutiger Sicht nach Plan verlaufen.

Das BAV wies darauf hin, dass keine projektorientierte Finanzierung, sondern eine Lösung beispielsweise im Rahmen der Leistungsvereinbarung SBB oder einer

Sonderfinanzierung gesucht würde. Es erinnerte daran, dass es sich um Investitionen mit einer Langzeitperspektive handle.

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

13 Vergaben und Nachforderungen

13.1 Vergaben

13.1.1 Berücksichtigung des billigsten Anbieters bei den grossen Baulosen am Gotthard und Lötschberg

Im Rahmen der Beratung der Vorlagen zu den HGV-Anschlüssen wurden im Ständerat Stimmen laut, dass bei den Vergaben auf der Gotthard-Achse nicht immer die günstigsten Anbieter berücksichtigt wurden und dem FinöV-Fonds dadurch bis zu 325 Millionen Franken entgingen, die für die Finanzierung der HGV-Anschlüsse hätten eingesetzt werden können.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm diese Äusserungen zum Anlass, der Frage nachzugehen, ob die grossen Lose am Gotthard und Lötschberg gemäss den Vorschriften über das öffentliche Beschaffungswesen dem günstigsten Anbieter vergeben wurden. Sie verlangte von den Erstellern Berichte über die Vergabepreise für die grossen Lose, die Beträge für die billigsten eingereichten Offerten und in den Fällen, bei denen das billigste Angebot nicht dem günstigsten entsprach, nachvollziehbare Begründungen.

Gemäss den der NEAT-Aufsichtsdelegation vorliegenden Unterlagen beträgt für die 12 grossen Hauptlose beim Gotthard-Basistunnel die Differenz zwischen den Vergabepreisen und den tiefsten eingegangenen Angeboten vor Bereinigung rund 207 Millionen Franken. Die eingegangenen Offerten wurden von der ATG entsprechend den Vorschriften über das öffentliche Beschaffungswesen auf die Erreichung der in den Zuschlagskriterien festgehaltenen minimalen technischen Werte (Zielwerte) geprüft und bereinigt. Nach der Bereinigung beträgt die Differenz zwischen den Vergabepreisen und den tiefsten bereinigten Angeboten rund 23,3 Millionen Franken. In gewissen Fällen wurden die billigsten Offerten nicht berücksichtigt, sei es, weil solche Angebote bei der Bewertung der Zuschlagskriterien den Zielwert nicht erreichten, sei es weil eingereichte Unternehmensvarianten für den Bund als Bauherrn grosse Risiken terminlicher, finanzieller und technischer Art aufgewiesen hätten.

Eine Analyse der fünf grossen Vergaben auf der Lötschberg-Achse (inklusive Bahntechnik) zeigt, dass das billigste Angebot mehrheitlich auch das günstigste ist. Dies ist unter anderem darauf zurück zu führen, dass in einigen Fällen nur wenige Anbieter die ausgeschriebenen Leistungen anbieten. Die Differenz zwischen den Vergabepreisen und den tiefsten bereinigten Angeboten beläuft sich auf rund 17,6 Millionen Franken.

Aufgrund der ihr vorliegenden Informationen erkennt die NEAT-Aufsichtsdelegation keine Anhaltspunkte, dass bei den Vergaben gegen die Bestimmungen des öffentlichen Beschaffungsrecht verstossen wurde und dem FinöV-Fonds dadurch Mittel in dreistelliger Millionenhöhe entzogen wurden.

13.1.2 Loseinteilung und Klumpenrisiko

In Zusammenhang mit der geplanten Einzellosvergabe der Bahntechnik beim Gottard-Basistunnel (vgl. Ziff. 10.1) befasste sich die NEAT-Aufsichtsdelegation vertieft mit der Frage des Klumpenrisikos.

Die ATG erläuterte die Ergebnisse ihrer Evaluation, die unter anderem auf Erfahrungen beim Kanaltunnel zwischen Frankreich und England sowie bei mehreren Neubaustrecken in Deutschland und Dänemark zurückgriff. Sie kam zum Schluss, dass die Innovation der Unternehmen – mit Ausnahme des Bereichs Fahrleitungen – als klein eingeschätzt werden müsse. Eine Unterteilung in Teillose bringe enorme Probleme aufgrund der unzähligen Schnittstellen und der zu ihrer Beherrschung nötigen Koordination. Die daraus resultierende Gefahr von Nachforderungen schätzt die ATG als sehr hoch ein. Die Risikobewertung der ATG ergab, dass bei einer Ausschreibung an einen Generalunternehmer die grössten Chancen und kleinsten Risiken für den Bauherrn entstünden.

Gemäss BAV hat das Technische Begleitteam des BAV (TBT-AT) das Projekt geprüft und festgestellt, dass das gewählte Vergabemodell der Aufgabenstellung angemessen sei und die Risiken minimiere. Es attestierte, dass die ATG die Planung der Bahntechnik mit grosser Systematik und Fachkompetenz angehe. Die Prozesse für die Projektierung und Ausschreibung der Bahntechnik seien sauber definiert und würden eingehalten. Die lange Realisierungszeit beinhalte allerdings die Gefahr, dass insbesondere im Bereich der Zugsteuerungs- und -sicherungsanlagen sowie der übrigen Leittechnik eine dannzumal veraltete Technologie beschafft werde. Mit einem entsprechenden Ausschreibungsmodell könne diesem Risiko begegnet werden.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation sieht keinen Anlass, die Loseinteilung der ATG zu beanstanden.

13.2 Nachforderungen

13.2.1 Verfahren und Haltung der Bundesbehörden und Ersteller

Im Tunnelbau liefert der Bauherr dem Unternehmer die geologischen Prognosen als eine wesentliche Grundlage für die Offertstellung. Weichen die angetroffenen Verhältnisse davon ab, fällt dies in die Verantwortung des Bauherrn. Wenn die Unternehmer aus diesen Abweichungen Mehraufwendungen geltend machen wollen, reichen sie Nachtragsforderungen ein. Den Erstellern obliegt die Aufgabe, die

Berechtigung der einzelnen Forderungen im Rahmen von klar definierten Verfahren, die in den Werkverträgen festgehalten sind, detailliert zu prüfen. Kann mit dem Unternehmer eine Einigung erzielt werden, beschliesst der Verwaltungsrat der Erstellersgesellschaften. Wird keine Einigung erzielt, gelangen die Parteien an eine Schlichtungsstelle. Den Entscheid der Schlichtungsstelle können die Parteien akzeptieren oder über eine Klage den gerichtlichen Weg einschlagen.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass der Vorsteher des UVEK in einer Weisung an die Ersteller klar darauf hinweist, jede Nachforderung detailliert und sorgfältig zu prüfen und gegenüber den Unternehmen eine harte Haltung einzunehmen. Das BAV hat den Erstellern empfohlen, nötigenfalls bis vor das Bundesgericht zu ziehen, wenn keine Einigung mit den Unternehmen getroffen werden kann.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat keinen Grund, das Vorgehen bei der Behandlung von Nachforderungen zu beanstanden. Sie unterstützt die strengen Empfehlungen der zuständigen Behörden an die Ersteller.

13.2.2 Informationspraxis der NEAT-Aufsichtsdelegation

Die Ersteller informieren das BAV und die NEAT-Aufsichtsdelegation mit Ereignismeldungen unverzüglich über finanziell bedeutende Nachforderungen. Ergänzend dazu lässt sich die NEAT-Aufsichtsdelegation an jeder Sitzung über den Stand der angemeldeten, eingegangenen, in Verhandlungen stehenden und von den Erstellern als berechtigt anerkannten Nachforderungen sowie über die in die Endkosten übernommenen Zahlen orientieren.

Die Finanzkommission des Ständerates liess sich nach einer Besichtigung ihrer Subkommission auf der Löttschberg-Achse im Rahmen der Vorberatung des Voranschlags des Bundes für das Jahr 2005 ebenfalls über das Thema der Nachforderungen auf der Löttschberg-Achse im Rahmen einer Präsentation durch den Vorsitzenden der Geschäftsleitung der BLS AT ausführlich informieren.

Die Finanzkommission des Nationalrats beauftragte die NEAT-Aufsichtsdelegation im Herbst 2004, detaillierte Informationen zur Situation bei den Nachforderungen der Arbeitsgemeinschaften auf der Löttschberg-Achse und den Auswirkungen auf die Endkostenprognose der NEAT einzuholen und darüber Bericht zu erstatten.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation hielt in einem Schreiben an die FK, GPK, KVF und FinDel fest, dass Einzelheiten über Nachforderungen vertraulich behandelt werden und im Kreise der NEAT-Aufsichtsdelegation verbleiben müssen. Sie verfolgt die Praxis, keine detaillierten Zahlen zum derzeitigen Stand der hängigen Nachforderungen zu kommunizieren.

Durch eine breite Kommunikation würde die Verhandlungsposition der Ersteller gegenüber den Arbeitsgemeinschaften geschwächt. Dies könnte sich in höheren Nachforderungen und letztlich höheren Mehrkosten zulasten des Bundes niederschlagen.

13.2.3

Insolvenzrisiko und Bonitätsprüfung

Im Zusammenhang mit den Vergaben und Nachforderungen befasste sich die NEAT-Aufsichtsdelegation mit der Frage der Bonitätsprüfung der beteiligten Unternehmen. Für den Bauherrn besteht die Gefahr, dass Unternehmen aufgrund einer negativen Ertragslage insolvent werden und ihre Arbeit auf der Baustelle einstellen, wie dies beispielsweise beim Tunnel Lyon-Turin geschah.

Die SBB-interne Revisionsstelle untersuchte im Herbst 2004 die Handhabung der periodischen Bonitätsprüfung von Unternehmen nach dem Vertragsabschluss durch die ATG. Das Prüforgan kam zum Schluss, dass es sich um ein geeignetes Instrument zur finanziellen Beurteilung von Partnerunternehmen, das Vorgehen transparent und zweckmässig ist und für die ATG kein unmittelbarer Handlungsbedarf bestehe. Als Frühwarnsystem sei die Bonitätsprüfung jedoch nur eingeschränkt wirksam, da die Beurteilung der Firmen rein finanziell und vergangenheitsbezogen erfolge.

Um das Konkursrisiko für den Bund zu minimieren, müssen die Unternehmer bei Vertragsabschluss grundsätzlich eine Erfüllungsgarantie leisten, die im Falle von Bodio/Faido rund 8 Prozent der Bausumme oder 100 Millionen Franken ausmacht. Zudem besteht in einer Arbeitsgemeinschaft eine solidarische Haftung durch die anderen Unternehmen. Zum Teil wird bei Tochterunternehmen auch die Holding mit eingebunden. Konventionalstrafen sind in den Werkverträgen geregelt.

Vor dem Hintergrund der Insolvenz einer Bauunternehmung liess sich die NEAT-Aufsichtsdelegation von der BLS AT über Zusammenhänge mit den bestehenden Nachtragsforderungen und allfällige Auswirkungen für den Bund informieren. Die BLS AT legte glaubhaft dar, dass diese Insolvenz keinen Einfluss auf die Leistungen und Termine der Arbeitsgemeinschaft habe, bei der eine Tochterfirma der insolventen Bauunternehmung beteiligt sei.

Auf einer Baustelle wies die Arbeitsgemeinschaft einen hohen Verlust aus. Mehrere Firmen waren konkursgefährdet. Die BLS AT erläuterte, dass die Firmen zur Abwendung des Konkursrisikos Kapital eingebracht hätten. Die NEAT-Aufsichtsdelegation wollte wissen, ob die BLS AT angesichts der damaligen Gefahr, die Baustelle stilllegen zu müssen, bei den Nachforderungen Zugeständnisse gemacht habe. Der Verwaltungsrat der BLS AT legte glaubhaft dar, dass dies bei den harten Verhandlungen zu den Nachforderungen kein Kriterium gewesen sei. Es seien nur eindeutig gerechtfertigte und unbestrittene Punkte akzeptiert worden. Zur Verringerung des Risikos für den Bund habe sich die BLS AT hingegen bemüht, die Verfahren zur Freigabe der bewilligten Beträge so zu beschleunigen, dass die Baustellen reibungslos funktionierten.

14

Materialpreise für Zement und Stahl

14.1

Untersuchung der NEAT-Zementpreise

Die NEAT-Aufsichtsdelegation befasst sich seit geraumer Zeit eingehend mit der Frage, ob im Zusammenhang mit dem Bau der NEAT unter den Zementlieferanten Preisabsprachen stattgefunden haben (vgl. Tätigkeitsbericht 2003, Ziffer 6). Sie wurde Anfang 2003 durch die FK und die KVF des Ständerates beauftragt, insbe-

sondere den Andeutungen von Preisabsprachen im Beton- und Zement-Bereich vertieft nachzugehen. Auslöser waren unter anderem Berichte in der Presse über mögliche Preisabsprachen zwischen den Schweizer Zementherstellern. Allein für die NEAT würden dabei – gemäss damaliger grober Schätzung – Mehrkosten in der Höhe von rund 120 Millionen Franken anfallen.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation beauftragte das BAV, bei den beiden Erstellergesellschaften BLS AT und ATG erste Abklärungen zu treffen und bei allfälligen Verdachtsmomenten geeignete Massnahmen in die Wege zu leiten. Nach Vorabklärungen reichte das BAV im Juli 2003 beim Sekretariat der Wettbewerbskommission (Weko) eine Anzeige bzw. ein Begehren im Sinne von Artikel 26 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz, KG; SR 251) ein. Die NEAT-Aufsichtsdelegation unterstützte die Eingabe und betonte gegenüber dem Sekretariat der Weko das grosse Gewicht, das die parlamentarische Aufsicht einer genauen, seriösen und schnellen Abklärung beimesse.

Parallel zu diesem Vorabklärungsverfahren führte die NEAT-Aufsichtsdelegation mit den für die Ausschreibungen und Vergaben zuständigen Erstellergesellschaften mehrere Aussprachen durch, unter anderem mit dem Ziel, die möglichen Ursachen für die im internationalen Vergleich relativ hohen Zementpreise – namentlich im Bereich der NEAT – näher einzugrenzen. Diskutiert wurden vor allem Inhalt und Art der Ausschreibungen für Zement/Beton in Bezug auf allfällige Wettbewerbseinschränkungen durch das gewählte Submissionsverfahren, besondere Anforderungen an den Zement und der Entscheid der Ersteller gegen einen Direkteinkauf des Zements. Zur Sprache kam ebenso der Einfluss der Transportart auf die Zementpreise, die von ausländischen Anbietern eingegangenen Offerten, die Wahl des wirtschaftlich günstigsten Anbieters sowie die Art der Vertragsgestaltung. Die Ersteller wurden zudem aufgefordert, in ihrem Zuständigkeitsbereich zu prüfen, welche Massnahmen – beispielsweise klare Vorbehalte beim Abschluss von neuen Verträgen – sie im Hinblick auf den Abschluss künftiger Verträge mit Zementlieferanten in Betracht ziehen.

Ferner führte die NEAT-Aufsichtsdelegation eine Anhörung mit Vertretern der Geschäftsleitung der Holcim Schweiz AG über die Zement- und Betonpreise beim Bau des Gotthard-Basistunnels, über die Preisbildung des Zements in der Schweiz sowie über einen Preisvergleich mit Deutschland durch. Gemäss Holcim gab es keine Preisabsprachen; die geforderten Preise seien realistisch und nicht überhöht. Für die zweite Jahreshälfte 2004 waren zudem Anhörungen der Zementhersteller jura cement und Vigier geplant worden.

Mit den Vertretern des Sekretariats Weko führte die NEAT-Aufsichtsdelegation im November 2003 sowie im Mai 2004 zwei Aussprachen. Diskutiert wurden insbesondere Hinweise auf ein allfälliges NEAT-bezogenes Zementkartell, die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen gemäss dem revidierten Kartellgesetz, das am 1. April 2004 in Kraft trat, sowie die Problematik von vertikalen Preisabsprachen. Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass die Revision des Kartellgesetzes mit der Einführung einer einjährigen Karenzfrist eine schnelle Abklärung erschwert.

Im August 2004 nahm die NEAT-Aufsichtsdelegation zur Kenntnis, dass das Sekretariat der Weko die Voraussetzungen für die Eröffnung eines Untersuchungsverfahrens nach Artikel 27 Kartellgesetz als nicht gegeben beurteilte. Sie hielt es ange-

sichts der bei der NEAT benötigten Menge Zement und dem damit möglicherweise vorhandenen Sparpotential für weiterhin notwendig, dass dieser Frage in aller Tiefe und Gründlichkeit nachgegangen werde. Sie wandte sich deshalb an den Bundesrat und lud ihn ein, ihr darzulegen, was er – namentlich in seiner Funktion als Aufsichtsorgan über die NEAT – in der Frage der Zementpreise zu unternehmen gedenke.

In der Folge setzte der Bundesrat die NEAT-Aufsichtsdelegation darüber in Kenntnis, dass die Weko am 22. November 2004 eine Untersuchung über die Zement- und Betonpreise bei den NEAT-Vergaben eröffnete. Im Rahmen der Untersuchung soll geprüft werden, ob gemäss Artikel 5 Absätze 3 und 4 sowie Artikel 7 des Kartellgesetzes bei der Ausschreibung der für die NEAT-Baustellen benötigten Zementlieferungen und Betonsysteme (Herstellung von Beton mit Tunnelausbruchsmaterial) und den anschliessenden Vergaben der Wettbewerb behindert wurde. Dabei soll insbesondere geprüft werden, ob unter den beteiligten Anbietern im Beschaffungsverfahren wettbewerbswidrige Absprachen getroffen worden sind. Ende November 2004 liess sich die NEAT-Aufsichtsdelegation vom Präsidenten und dem Direktor des Sekretariats der Weko über die Eröffnung der Untersuchung informieren. Die FK, GPK, KVF und FinDel wurden durch die Mitglieder der NEAT-Aufsichtsdelegation mündlich über den Stand des Geschäfts informiert. Die Orientierung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen einer Medienkonferenz.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass die Weko eine über die Zement- und Betonpreise bei den NEAT-Vergaben an die Hand genommen hat.

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

14.2 Stahlpreisentwicklung

Vor dem Hintergrund der weltweiten Stahlknappheit und dem damit verbundenen Anstieg der Stahlpreise stellte sich die NEAT-Aufsichtsdelegation die Frage, welche finanziellen Auswirkungen dieser Anstieg auf die Kosten der NEAT hat. Gemäss ATG sind die Auswirkungen der Stahlteuerung am Gotthard-Basistunnel spürbar und betragen – bezogen auf die Baukosten – insgesamt 1 bis 2 Prozent. Die Auswirkungen der Personalkosten-Teuerung belaufen sich im Vergleich dazu auf gut 6 Prozent. In den Jahren 2003 und 2004 sind von total 70 Millionen Franken Vertragsteuerung rund 13 Millionen Franken auf die Stahlteuerung zurückzuführen. Da die Verträge für den Tunnelabschnitt Erstfeld und für die Bahntechnik noch nicht abgeschlossen sind, sind verlässliche Aussagen über die Teuerung bis Ende der Bauzeit zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich. Auf der Lötschberg-Achse betrug die Stahlteuerung rund 21 Millionen Franken.

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

15 Arbeitssicherheit und –bedingungen auf den NEAT-Baustellen

15.1 Arbeitssicherheit

Wie in den Vorjahren, bildete dieses Thema auch in der Berichtsperiode einen Schwerpunkt der NEAT-Aufsichtsdelegation. Sie musste mit grossem Bedauern mehrere tödliche Unfälle zur Kenntnis nehmen. Am 21. Januar 2005 wurden auf der Baustelle Bodio zwei Arbeiter bei Reinigungsarbeiten von einem Transportzug überrollt. Am 3. Februar 2005 starb ein Arbeiter bei Reparaturarbeiten auf der Baustelle Raron. Die Ersteller setzten das BAV und die NEAT-Aufsichtsdelegation über den Hergang und die Umstände der tragischen Unfälle mittels Ereignismeldungen und im Rahmen einer Aussprache ins Bild. Die NEAT-Aufsichtsdelegation verlangte von der Suva einen Bericht, diskutierte mit dem BAV, den Erstellern und der Suva die Sicherheitsstandards und Kontrollmechanismen auf den NEAT-Baustellen und erörterte Lösungen zur Verstärkung der Arbeitssicherheit. Die Suva wies darauf hin, dass tödliche Unfälle seltene Ereignisse seien und keine schlüssigen Aussagen zu übergreifenden Massnahmen zuließen. Die Eruiierung und Ergreifung wirksamer Massnahmen basiert auf einer Auswertung aller Unfälle, inklusive Bagatellunfälle.

Für die Arbeitssicherheit sind primär die Unternehmer und die Arbeitnehmer zuständig. Die Ersteller haben eine Aufsichtspflicht, von Gesetzes wegen ist jedoch die Suva für den Vollzug der Vorschriften über die Arbeitssicherheit zuständig. Die Kontrolle der Massnahmen erfolgt durch die Ersteller und das BAV. Die NEAT-Aufsichtsdelegation nimmt lediglich die Oberaufsicht wahr. Deshalb musste sie ein Begehren der Gewerkschaft Unia mit Hinweis auf die fehlende Zuständigkeit ablehnen: Diese hatte die NEAT-Aufsichtsdelegation im Nachgang zu den jüngsten Unfällen ersucht, einen Runden Tisch aller beteiligten Parteien einzuberufen, um aufgrund einer detaillierten Analyse verbindliche Massnahmen zur Optimierung der Unfallprävention und des Gesundheitsschutzes auf den NEAT-Baustellen zu definieren.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation bekräftigte jedoch ihre in den letzten Tätigkeitsberichten regelmässig geäusserte Forderung, dass die Sicherheitsmassnahmen von allen Beteiligten unter Einbezug der neuesten Erkenntnisse und der gemachten Erfahrungen weiter verbessert und bei der täglichen Arbeit auch eingehalten werden müssen.

Die Suva orientierte die NEAT-Aufsichtsdelegation im Frühjahr 2005 über die Ergebnisse ihrer Kontrollen und den Stand der Umsetzung bereits getroffener Massnahmen. Gemäss Suva verfügen die NEAT-Baustellen über funktionierende Sicherheitssysteme. Bei Kontrollen vor Ort müssen allerdings immer wieder kleinere, teilweise auch gravierende Sicherheitsmängel festgestellt werden, beispielsweise Überschreitungen der Grenzwerte für Staub und Klima. Mit den Unternehmen

werden in solchen Fällen Lösungen erarbeitet und Massnahmen vereinbart. Die Suva kontrolliert deren Umsetzung und Wirkung. Würde das Ziel nicht erreicht, würden Zwangsmassnahmen angeordnet, wie beispielsweise die Einstellung der Vortriebsarbeiten bei Ferden in den Jahren 2002 und 2003 und bei Amsteg Ende 2004.

Die ATG und BLS AT führen für ihre Projekte Unfallstatistiken. Die NEAT-Aufsichtsdelegation wird darüber regelmässig orientiert. Die Suva leitet aus den Statistiken vier Massnahmenswerpunkte ab: Sicherheit im Umgang mit der Geologie an der Ortsbrust, Sicherheit im Werkverkehr, Gesundheitsschutz in Bezug auf Quarzstaub und Asbest sowie die Instandhaltung des hohen Sicherheitsniveaus durch Schulung, Organisation, Durchführung und Dokumentation. Insbesondere beim letzten Punkt ortet die Suva Handlungsbedarf bei den Unternehmen.

In Bezug auf die Wahrnehmung ihrer Aufgaben stellt die Suva den Erstellern jedoch grundsätzlich ein gutes Zeugnis aus. Die Aspekte Sicherheit und Gesundheit fliessen in die Planungs- und Ausschreibungsunterlagen sowie die Werkverträge ein. Zwischen Ersteller und Arbeitsgemeinschaften bestehen Vereinbarungen, die als Grundlage für das Sicherheitskonzept der Baustellen dienen. Verbesserungspotenzial ortet die Suva bei der Integration der Instandhaltungsmassnahmen ins Qualitäts-Management-System, bei der Befreiung der Sicherheitsfachleute auf den Baustellen von anderen Aufgaben, der verstärkten Sensibilisierung und Schulung der mittleren und unteren Kader, der Einführung eines Anreizsystems für sicherheitsbewusste Mitarbeitende sowie der Verstärkung der Möglichkeiten der Suva zur Einflussnahme auf die Bauleitung und die Ersteller.

Zielkonflikte bestehen zwischen dem Kosten- und Termindruck auf der Baustelle einerseits und den Anforderungen der Sicherheit und Gesundheit. Aus Sicht der Suva werden ihre Ansprüche eher als kostentreibend empfunden, beispielsweise bei der Vergrösserung des Lüftungsquerschnittes im Zugangsstollen des Ceneri-Basis-tunnels.

Eine Verschärfung von arbeitsmedizinischen Richtlinien der Suva im Jahre 2002 führte zu einem Kostenanstieg in der Grössenordnung von 60 Millionen Franken. Wie die ATG gegenüber der NEAT-Aufsichtsdelegation ausführte, wurde das Vorprojekt von 1994 mit den damaligen Vorschriften für Wärme, Feuchtigkeit und Luftpartikel im Untertagebau erarbeitet. Mit den neuen Vorschriften wurde eine aktive Lüftung mit grösseren Kühlaggregaten benötigt.

15.2 Arbeitsbedingungen

Das Seco orientierte die NEAT-Aufsichtsdelegation über die Tätigkeiten der Durchführungsorgane des Arbeitsgesetzes im Jahre 2004, über die Bewilligung von besonderen Schichtmodellen und die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1999 über die minimalen Arbeits- und Lohnbedingungen für in die Schweiz entsandte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und flankierende Massnahmen (SR 823.20).

Die Zuständigkeiten des Seco und der Suva beim Vollzug der Vorschriften über die Sicherheit und den Gesundheitsschutz auf NEAT-Baustellen sind in einem Rundschreiben des Seco speziell geregelt. Für den Vollzug sind in den Tunnels die Suva, für den Vollzug auf dem Bauplatz ausserhalb des Tunnels die Kantonalen Arbeitsinspektorate zuständig. Das Seco übt die Oberaufsicht aus über die Tätigkeit der

Kantone, koordiniert diese und achtet darauf, dass gesamtschweizerisch gleich gehandelt wird. Ferner erteilt es die Bewilligungen für dauernde Nacht- und Sonntagsarbeit sowie für den ununterbrochenen Betrieb.

Bei den kantonalen Arbeitsinspektoraten hat sich bei den Kontrollen auf den Baustellen bezüglich Gesundheitsschutz und Sicherheit eine effiziente und angemessene Praxis eingespielt.

In Bezug auf Arbeitsbewilligungen und Schichtpläne haben die verschiedenen Baustellen und die Nebenbetriebe beim Seco um die erforderlichen Arbeitszeitbewilligungen nachgesucht. Dabei hat sich gezeigt, dass sich die Bedürfnisse der einzelnen Baustellen merklich voneinander unterscheiden. Jede Baustelle verwendet einen anderen Schichtplan; auf gewissen Baustellen existieren bis zu zehn verschiedene Schichtpläne. Die Unternehmen suchen laufend nach besseren Arbeitszeitkalendern. Bei der Erprobung neuer Schichtpläne, die Abweichungen vom Gesetz vorsehen, bemüht sich das Seco vor deren Bewilligung um den Kontakt mit den Sozialpartnern, um deren Meinungen möglichst zu berücksichtigen. Damit soll unter anderem diesbezüglichen Konflikten vorgebeugt werden.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation liess sich in der Berichtsperiode mehrmals über die Ausgestaltung der Schichtpläne orientieren, nachdem die Gewerkschaft Syna gegen die Bewilligung des Seco für einen Schichtplan 9/3 für Mitholz Beschwerde eingereicht hatte. Bei diesem Schichtplan werden 9 Schichten innerhalb von knapp 8 Tagen absolviert, bei einer Verkürzung der Ruhezeit. Dies wäre einmal pro Woche gesetzeskonform; beim vorliegenden Modell wird dieser Rhythmus leicht überschritten. Der Vorteil dieses Modells liegt darin, dass die grossteils im Ausland wohnenden Arbeitnehmer über längere Freizeit-Blöcke verfügen. Die Rekurskommission des EVD nahm bei ihrem Entscheid zugunsten des Modells diese geringfügigen Abweichungen in Kauf. Sie erachtete es als wichtig, dass der Arbeitnehmerschutz gesamthaft nicht leiden darf. Die betroffenen Arbeitnehmenden stimmten dem Plan grösstenteils zu. Letztlich ging es auch darum, angesichts des Mangels an Tunnelbauarbeitern in der Schweiz die ausländischen Fachkräfte zu erhalten.

Nach der Abweisung der Beschwerde wurde in Faido probeweise und mit dem Einverständnis der Sozialpartner ein Plan 10/4 eingeführt. Nach Ablauf der Probe-phase im Frühjahr 2005 soll erneut geprüft werden, ob Anpassungen erforderlich sind. Der Schichtplan 9/3 und solche, die davon abgeleitet sind, stellen für die lang-jährigen Arbeitnehmenden ein anstrengendes Arbeitszeitsystem dar. Das Seco bewilligt diese Schichtpläne deshalb nur unter strengen Voraussetzungen bezüglich Erholungszeit und Gesetzeskonformität.

Das Seco setzt sich im weitem aktiv für die Einhaltung der Pausen und eine regel-mässige Ernährung während der Arbeit auf den NEAT-Baustellen ein. Um eine befriedigende Produktivität zu gewährleisten und gleichzeitig den Aspekten Gesundheit und Sicherheit gebührend Rechnung zu tragen, sollte unter anderem die Übermüdung der Arbeitnehmer verhindert werden. In Bezug auf die Pausen und Ernährung ortet das Seco allerdings sowohl für die Arbeitgeber als auch für die Arbeitnehmer Verbesserungspotenzial.

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

16 NEAT-Anschlüsse

16.1 Verknüpfung mit der Stammlinie im Kanton Uri

In der letzten Berichtsperiode (vgl. Tätigkeitsbericht 2003, Ziff. 10.1) berichtete die NEAT-Aufsichtsdelegation, dass das BAV folgende Etappierung des NEAT-Projekts im Kanton Uri als eine für den Bund und den Kanton Uri akzeptierbare Lösung beschlossen habe:

- *Schritt 1: Genehmigung des Teils südlich des Knickpunkts von Kilometer 98,2*
- *Schritt 2: Genehmigung der sich hieraus ergebenden Änderungen, z.B. bei der Baustellenerschliessung und der Materialbewirtschaftung (ab 2005)*
- *Schritt 3: Genehmigung des Nordteils mit abschliessendem Entscheid über die Art der Schächenerquerung (spätestens 2007)*

Ziel dieser Etappierung war, rechtzeitig mit dem Bau des zeitkritischen Tunnelportals in Erstfeld beginnen zu können. Das BAV führte damals aus, mit der Genehmigung der nördlichen Teilstrecke von Ried bis Altdorf, einschliesslich der umstrittenen Querung des Schächensbachs, könne spätestens bis 2007 zugewartet werden, ohne dass die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs an der Gotthard-Basistrecke aufgrund der Situation im Kanton Uri eine Verzögerung erfahren würde.

In der Berichtsperiode befasste sich die NEAT-Aufsichtsdelegation im Rahmen des Schwerpunkts Uri mit der weiteren Entwicklung in Bezug auf den politischen Dialog zwischen Bund und Kanton, die Plangenehmigungen, die Kosten und die Termine. Im September 2004 besichtigte sie die umstrittenen Stellen zwischen Flüelen und Amsteg und traf sich zu einer konstruktiven Aussprache mit einer Delegation der Urner Kantonsregierung. Sie nahm im weiteren zwei Ereignisberichte der ATG zur Kenntnis betreffend Terminverschiebungen im Teilabschnitt Erstfeld als Folge der Verlängerung der Bauzeit für das unterirdische Verzweigungsbauwerk und die Konsequenzen aus der Plangenehmigungsverfügung für das Auflageprojekt Uri 2003 sowie betreffend Auswirkungen der Sistierung der Genehmigung des Auflageprojektes Uri 2003 im Abschnitt nördlich des Knickpunktes.

Vor dem Hintergrund der Bundesratsvorlagen zu einem NEAT-Zusatzkredit, zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken sowie zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte legte die NEAT-Aufsichtsdelegation ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung der Kostenprognosen seit der Zustimmung zur FinöV-Vorlage im Jahre 1998.

Obwohl sich der Projektteil im Bereich Uri (Gotthard Nord und Erstfeld) noch in der Planungsphase befindet, stellt die NEAT-Aufsichtsdelegation eine stetige Erhöhung der mutmasslichen Endkosten fest.

Insgesamt werden Projektänderungen mit Mehrkosten von rund 500 Millionen Franken ausgewiesen. Dies entspricht ca. 68 Prozent der ursprünglichen Kostenbezugsbasis von rund 740 Millionen Franken für den Abschnitt Gotthard Nord und für den Teilabschnitt Bauarbeiten Erstfeld.

Seit der Rechtskraft der Plangenehmigung vom 5. März 2004 für den *südlich des Knickpunktes bei Kilometer 98,2* liegenden Teil des Auflageprojekts Uri 2003 ist die ATG intensiv mit der Ausarbeitung der zahlreichen Detailprojekte befasst. Aufgrund der knappen Termine für die Realisierung und im Interesse einer möglichst kurzen Dauer der Genehmigungsverfahren für diese Detailprojekte werden die Betroffenen im Rahmen der Projektierung einbezogen. Damit kann das anschliessende Vernehmlassungsverfahren durch das BAV auf einen kleinen Kreis beschränkt werden.

Die ATG beurteilt die Zusammenarbeit mit dem Kanton Uri als gut. In der Regel können die Detailprojekte mit der Zustimmung des Kantons Uri beim BAV zur Genehmigung eingereicht werden.

Gemäss Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT (BBl 2004 3667) darf der Bundesrat vom Zusatzkredit von 900 Millionen Franken rund 100 Millionen Franken für das Verzweigungsbauwerk zur Bergvariante nur freigegeben, wenn der Bau zwischen dem Fusspunkt Amsteg und dem Kilometer 98.2 («Knickpunkt») bis zum 31. März 2005 begonnen werden kann. Nach dem Erlass der Plangenehmigungsverfügung für das Auflageprojekt Uri 2003 vom 5. März 2004 erfolgte der Baubeginn der Teilabschnitte Gotthard Nord und Erstfeld am 19. Juli 2004. Damit ist die Bedingung des Parlaments erfüllt.

Die vom UVEK verfügte Redimensionierung der Überholgleisanlage auf vier Gleise erforderte zunächst eine Überarbeitung des betrieblichen Pflichtenheftes mit dem Ziel, die Leistungseinbussen möglichst gering zu halten und dem Projekt eine aufwärtskompatible Lösung zu Grunde zu legen. Das BAV stimmte am 2. Dezember 2004 dem Konzept für die Projektänderung vom 24. Mai 2004 zu. Falls auf politischer Ebene eine andere Lösung für die Über- oder Unterquerung des Schächenbaches als mit dem Auflageprojekt Uri 2003 vorgesehen gewählt würde, müsste geprüft werden, ob zunächst ein Vorprojekt zu erarbeiten ist.

Zur Klärung der anstehenden Herausforderungen im Zusammenhang mit der Plangenehmigung nördlich des Knickpunktes wurde die Behördendelegation Uri ins Leben gerufen. Sie beschäftigt sich auch mit dem anstehenden Vorprojekt der Linienführung Berg lang geschlossen.

Zwei Plangenehmigungsverfahren im Bereich der Materialbewirtschaftung wurden nicht eröffnet. Dies einerseits aus verfahrensökonomischen Gründen, andererseits aus politischer Rücksichtnahme auf die laufenden Gespräche mit dem Kanton Uri zur Frage der Schächenquerung und zum weiteren Vorgehen im Nordabschnitt.

Vielmehr wird soweit möglich eine einvernehmliche Lösung, insbesondere bezüglich der Schächtenquerung, angestrebt. Es gilt nun, mit allen Beteiligten eine ganzheitliche Lösung zu erarbeiten.

Die Plangenehmigung zum Auflageprojekt Uri 2003 verpflichtet die ATG, eine Projektänderung auszuarbeiten mit dem Ziel, möglichst auf die im Gebiet Rynächt vorgesehenen Zwischenlager für Ausbruchmaterial zu verzichten und diese stattdessen im ehemaligen Kalksteinbruch Chalchofen, Gemeinde Erstfeld, zwischenzulagern. Damit sollen sowohl die Beeinträchtigungen des landwirtschaftlich nutzbaren Landes wie auch jene aus der Staubentwicklung reduziert werden. Die Projektänderung Chalchofen wurde inzwischen im Herbst 2004 öffentlich aufgelegt. Während der Einsprachefrist sind drei Einsprachen eingegangen. Die ATG erwartete den Erlass der Plangenehmigungsverfügung im zweiten Quartal 2005.

Das BAV orientierte ausführlich über die Entwicklung des Projekts und der Mehrkosten sowie die aktuelle Terminplanung. Im Zentrum der Diskussion standen Fragen zu den zusätzlich notwendigen Materialdeponien, die sich aufgrund der Etappierung der Plangenehmigungen ergeben. In der Endkostenprognose sind 80 Millionen Franken für den schlimmsten Fall enthalten. Zurzeit sucht das BAV nach Optimierungslösungen, um eine Senkung dieser Kosten zu erreichen. Die ATG wies in einem Ereignisberichts darauf hin, dass durch eine rasche Entscheidung Kosten gespart werden können.

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

Grundlagenentscheide zum Vorprojekt «Uri Berg lang geschlossen»

Die Vorlage zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken wurde in der Frühjahrsession 2005 durch den Nationalrat beraten. Er bewilligte unter anderem 24 Millionen Franken für Studien zur Kapazitätsanalyse auf den Engpässen auf dem schweizerischen Schienennetz und an den Nord- und Südgrenzen. Im Kanton Uri wird die Linienführung Berg lang geschlossen auf Vorprojektstufe ausgearbeitet. Das BAV hat Vorbereitungen getroffen, damit dieses Vorprojekt nach Inkrafttreten des Parlamentsbeschlusses unverzüglich aufgestartet werden kann.

Im Hinblick auf das Betriebskonzept begannen zudem für dieses Vorprojekt zusammen mit den SBB die Arbeiten für das betriebliche Pflichtenheft. Grundsätzliche Fragen, wie z.B. die Verkehrsführung des Personen- und Güterverkehrs oder eines allfälligen Zentralbahnhofs Uri, müssen zuerst auf politischer Ebene geklärt werden. Dieser Punkt war eines der Themen an der Aussprache der NEAT-Aufsichtsdelegation mit der Delegation des Regierungsrats des Kantons Uri im September 2004.

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

16.2 Visiun Porta Alpina

Die NEAT-Aufsichtsdelegation liess sich im September 2004 anlässlich eines Gedankenaustausches mit Vertretern der Kantonsregierung Graubünden, des BAV, des Vereins Visiun Porta Alpina und der Region Surselva über das Vorhaben und den Stand der in Auftrag gegebenen Studien zu Visiun Porta Alpina orientieren. Primär zuständig für die Behandlung des Postulats des Ständerats bzw. des Berichts des Bundesrates wird die ständerätliche KVF sein. Die NEAT-Aufsichtsdelegation wird sich zum gegebenen Zeitpunkt allenfalls mit denjenigen Fragen befassen, die die parlamentarische Aufsicht über die NEAT tangieren.

16.3 NEAT-Zufahrtsstrecken im Inland

Im April 2005 befasste sich die NEAT-Aufsichtsdelegation mit den Zufahrtstrecken zur NEAT im Inland zwischen Basel und Arth-Goldau sowie den Schnittstellen im Bereich der Kreuzung der Ost-West- und der Nord-Süd-Achse. Zur Sprache kamen in diesem Zusammenhang auch die Priorisierung des Personen- und des Güterverkehrs und die Massnahmen zur Lärmsanierung auf den inländischen Zufahrtstrecken zur NEAT.

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

Im Bereich der Streckenausbauten auf dem übrigen Netz berichtete das BAV über die Aufhebung der Bahnübergänge zwischen Thun und Spiez und den Beginn des Umbaus des Bahnhofes Visp. Der Schwerpunkt der Diskussionen lag vor allem im Bereich der Betriebsvorbereitungen auf der Lötschberg-Achse (vgl. Ausführungen in Ziff. 11). Der Bundesrat hat dafür am 8. September 2004 eine Freigabe aus den Reserven für die Werke Achse Lötschberg und Streckenausbauten übriges Netz, Abschnitt Betriebsvorbereitung Achse Lötschberg, von 109,6 Millionen Franken vorgenommen (vgl. Ziff. 6.3.3). Im Anschlussbereich der Lötschberg-Basislinie an

die SBB-Stammlinie im Rhône-tal sind Anpassungen der bestehenden Gleisanlage der SBB (Fahrleitung, Unterbau, Gleis) erforderlich. Diese im Objektkredit Achse Lötschberg enthaltenen Leistungen wurden durch die SBB ausgeführt und gehen auch in das Eigentum der SBB über.

Für die Streckenausbauten auf der Gotthard-Achse sind rund 300 Millionen Franken vorgesehen. Das Parlament hat mit dem Zusatzkredit zum NEAT-Gesamtkredit von 900 Millionen Franken zusätzlich erforderliche Leistungen im Umfang von 140 Millionen Franken für Betriebsvorbereitungen auf der Gotthard-Achse bewilligt.

16.4 NEAT-Zulaufstrecken im Ausland

Im Rahmen der Vorlage zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken sollen Verbesserungen für die Verbindungen mit dem Ausland, namentlich mit Deutschland (Raum Basel, Bypass Hochrhein) und Italien (Südanschlüsse der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse) evaluiert werden. Für die Planungsstudien zu den Zufahrtsstrecken im Ausland sind 5 Millionen Franken vorgesehen.

16.4.1 Nördliche und östliche Zufahrtstrecken aus Deutschland

Das Parlament genehmigte im Frühjahr 1998 die Vereinbarung vom 6. September 1996 zwischen dem Vorsteher des (damaligen) Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz (SR 0.742.140.313.69). Darin garantiert Deutschland, dass die NEAT nicht wegen fehlender Kapazitäten oder unattraktiver Angebote im deutschen Zulauf zu wenig ausgelastet wird. Die Vereinbarung geht vom Territorialitätsprinzip aus. Jedes Land ist für die Planung und Realisierung der Vorhaben auf seinem Territorium zuständig. Die Koordination wird über einen Lenkungsausschuss sichergestellt. Haupttor für den nördlichen Zulauf zur NEAT ist im Güter- und Personenverkehr der Knoten Basel. Die Achsen Zürich–Stuttgart und Zürich–München erhalten die Funktion regionaler Entlastungsstrecken im Güterverkehr und der Anbindung der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation zeigte sich in der letzten Berichtsperiode (vgl. Tätigkeitsbericht 2003, Ziff. 10.3.2) befriedigt über das gute Vorankommen beim Ausbau der nördlichen Zulaufstrecken, verwies allerdings auf ein Risiko in Bezug auf die Kreditsprechung auf Deutscher Seite. Sie wies damals darauf hin, dass im Rahmen der Vorlage zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken Verbesserungen für die Anschlüsse im Raum Basel (Knoten Basel) evaluiert werden sollen. Ende 2004 bestätigte der Vorsteher des UVEK der NEAT-Aufsichtsdelegation, dass das Deutsche Bundesverkehrsministerium die Einhaltung der Verpflichtungen aus dem Staatsvertrag gegenüber der Schweiz trotz Sparmassnahmen und Budgetkürzungen zusichere. Die NEAT-Aufsichtsdelegation erhielt Einsicht in eine entsprechende Notiz. Er betonte, dass aus Schweizer Sicht der

Ausbau der Rheintalachse im Vordergrund stehe und diese nach aktuellem Kenntnisstand auch ausgebaut werde.

Im April 2005 hat sich die NEAT-Aufsichtsdelegation eingehend mit der Thematik der nördlichen Zufahrtsstrecken zur NEAT befasst. Im Zentrum der Diskussion standen Fragen zu den Zufahrtstrecken zur NEAT in Deutschland, zum Knoten Basel sowie der Zufahrtstrecken zur NEAT im Inland zwischen Basel und Arth-Goldau. Angesichts der besonderen Bedeutung der Investitionen auf Deutschem Boden für die Gewährleistung der Kapazitätsauslastung der beiden Alpentransversalen diskutierte sie mit der EFK, den Bundesbehörden (Generalsekretariat UVEK, BAV und EFV) sowie Repräsentanten des zuständigen Ministeriums des Bundeslandes Baden-Württemberg sowie Vertretern der Konferenz für öffentlichen Verkehr Nord-West-Schweiz und des Kantons Aargau projektbezogene Fragen vor dem Hintergrund zwischenstaatlicher bzw. regionalpolitischer Anliegen. Von Interesse war für die NEAT-Aufsichtsdelegation, wie Deutschland die Vereinbarung von 1996 in verkehrspolitischer und finanzpolitischer Hinsicht zu erfüllen gedenkt. Sie erörterte mit den Referenten unter anderem, welche Schieneninfrastrukturvorhaben auf Deutscher Seite im Bereich der Zufahrtstrecken geplant sind bzw. zurzeit gebaut werden, welche Teile finanziert sind und in welchem Zeithorizont die Bauten fertig gestellt werden sollen.

Deutschland baut die wichtigste Nordzufahrt zur NEAT, die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel, viergleisig aus. Ziele des Ausbaus der Rheintalbahn sind – neben der Kapazitätserhöhung – die Entmischung der Verkehre und die qualitative Verbesserung für Reisende durch eine Erhöhung der maximalen Reisegeschwindigkeit für den Reisefernverkehr auf 250 km/h. Der Abschnitt Karlsruhe – Offenburg ging im Dezember 2004 in Betrieb. Die Bauarbeiten für den 9,4 km langen Katzenbergtunnel (zwei Einspurröhren) auf der Strecke Freiburg i.Br. – Basel haben begonnen. Allerdings muss aufgrund der Finanzplanung davon ausgegangen werden, dass eine Fertigstellung des Abschnitts Buggingen – Basel Bad. Bhf. erst auf die Jahre 2009/2010 realistisch ist. Die übrigen Streckenabschnitte sollen nach und nach bis 2014 fertig gestellt werden, wobei auch in diesem Bereich Verzögerungen nicht ausgeschlossen werden können.

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

In Bezug auf den Knoten Basel (Bestandteil Planungsvorlage zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken) soll auf schweizerischer Seite das Projekt einer zweiten Rheinbrücke in Basel, für das derzeit das Plangenehmigungsverfahren läuft, noch innerhalb dieses Jahrzehnts verwirklicht werden. Mit dem Memorandum über die strategische Gesamtplanung Basel 2003 – 2030 (Bypass Basel) der SBB, DB, SNCF und RFF sind die Planungsarbeiten der Bahnen vorerst abgeschlossen.

Auf der Strecke Zürich – München, einem zentralen Element des HGV-Ostanschlusses und gleichzeitig ein regionaler Entlastungszulauf zur NEAT gemäss bilateraler Vereinbarung mit Deutschland, soll der deutsche Abschnitt für bogenschnelles Fahren hergerichtet werden. Geprüft wird, ob gleichzeitig der Abschnitt Lindau – Memmingen – Geltendorf (bei München) elektrifiziert werden kann. Das deutsche Parlament hat dieses Vorhaben und die Ausbauten Stuttgart – Singen dem «vordringlichen Bedarf» zugewiesen. Unabhängig davon muss indessen die Wirtschaftlichkeit dieser Massnahmen noch nachgewiesen werden. Diese Untersuchung wurde eingeleitet und soll im Jahr 2005 abgeschlossen werden. Im Rahmen der HGV-Vorlage hat das Parlament in der Frühjahrsession 2005 unter anderem einem Beitrag an die Vorfinanzierung der Ausbauten Lindau – Geltendorf auf Deutschem Boden in Form eines variabel verzinslichen, rückzahlbaren Darlehens von 75 Millionen Franken zugestimmt (Artikel 8 HGV-Anschluss-Gesetz).

16.4.2 Südliche Zufahrtstrecken aus Italien

Die Vereinbarung vom 2. November 1999 zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und dem Ministerium für Verkehr und Schifffahrt der Republik Italien über die Gewährleistung der Kapazität der wichtigsten Anschlussstrecken der neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) an das italienische Hochleistungsnetz (HLN) (SR 0.742.140.345.43) bildet den Rahmen der grenzüberschreitenden Infrastrukturplanungen im Schienenverkehr zwischen der Schweiz und Italien. Die Vereinbarung wurde vom Parlament am 19. März 2001 genehmigt und trat am 18. Mai 2001 in Kraft. Es regelt die Planung der notwendigen grenzüberschreitenden Bahninfrastruktur, insbesondere der südlichen Zufahrtstrecken zur NEAT.

Die NEAT-Aufsichtsdelegation orientierte im Tätigkeitsbericht 2003 (Ziff. 10.3.1) ausführlich über die ersten Sitzungen des Lenkungsausschusses Schweiz – Italien, die für eine termingerechte Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels im Jahre 2007 notwendigen Kapazitäts- und Produktivitätssteigerung im Bereich Iselle-Domodossola-Gallarate/Novara («Piattoforma Sempione») und die Überarbeitung der bestehenden Studien bezüglich der Linienführung südlich von Lugano/Vezia durch eine gemeinsame Arbeitsgruppe Infrastruktur. Sie kam zum Schluss, dass in Bezug auf die südlichen Zulaufstrecken in Italien merkliche Fortschritte erzielt worden seien und es für die parlamentarische Oberaufsicht keinen dringenden Anlass gebe, gegenüber den italienischen Partnern eine Verbesserung der Zusammenarbeit zu verlangen. Sie erwartete, dass sich UVEK und BAV im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels weiterhin mit Nachdruck für die zügige Umsetzung der Massnahmen Italiens zur Verbesserung der Kapazitäten auf der Simplonachse einsetze. Gemäss damaliger Prognose des BAV soll der Verkehr von der Lötschberg-Simplon-Achse von Italien ab dem Jahr 2007 zeit- und qualitätsgerecht abgenommen werden können.

Im Berichtsjahr liess sich die NEAT-Aufsichtsdelegation vom BAV über die laufende Entwicklung informieren. Sie nahm zur Kenntnis, dass auf den Strecken Lötschberg-Simplon-Mailand und Gotthard-Novara Profilerweiterungen vorgenommen, Kreuzungsstellen verlängert und Sicherheitsmassnahmen wie Personenunterführungen realisiert werden. Gemäss der Vorlage zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die

zurückgestellten NEAT-Strecken laufen die Arbeiten planmässig und termingerecht. Bei der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels (2007) und des Gotthard-Basistunnels (2015) soll damit die für den Betrieb notwendige Infrastruktur in beiden Ländern zur Verfügung stehen. Im Bereich der langfristigen Planung haben die beiden Länder Vorstudien zu mehreren neuen Lösungsvarianten für die südlichen Zulaufstrecken auf der Gotthardachse erarbeitet. Die Schweiz hat den Korridor Lugano – Chiasso und Italien den Korridor Cadenazzo – Luino/Varese untersucht. Die Kantone werden durch das BAV regelmässig über den Stand der Arbeiten informiert.

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

III. Ordentliche Geschäfte

17 **Beschlüsse des Bundesrates, Berichte des BAV und der Eidgenössischen Finanzkontrolle**

Gemäss den Handlungsgrundsätzen zur Arbeitsweise und zur Koordination der Oberaufsicht über die Neue Alpentransversale (NEAT) vom 6. Dezember 2004 verfügt die NEAT-Aufsichtsdelegation namentlich über folgende Mittel zur Durchführung ihrer Oberaufsicht:

- sämtliche Beschlüsse des Bundesrates, einschliesslich der Mitberichte, die einen Bezug zur NEAT aufweisen³.
- sämtliche Unterlagen, die der unmittelbaren Entscheidungsfindung des Bundesrates dienen⁴.
- halbjährliche NEAT-Standberichte BAV⁵. Sie werden der NEAT-Aufsichtsdelegation vom BAV jeweils spätestens bis Ende März und Ende September zur Beratung zugestellt.
- sämtliche Ereignismeldungen, d.h. ereignisbezogene Berichte der Ersteller und Betreiber an das BAV über unerwartete ausserordentliche Ereignisse⁶. Sie werden der NEAT-Aufsichtsdelegation vom BAV unverzüglich zugestellt.
- sämtliche Berichte und Zusammenfassungen der EFK⁷ über die von ihr abgeschlossenen Prüfungen (einschliesslich der Stellungnahme der geprüften Stelle), die einen Bezug zur NEAT aufweisen.
- Mündliche Berichterstattung des BAV über die von ihm durchgeführten Sonder- und Ergänzungsprüfungen.

17.1 **Beschlüsse des Bundesrates**

Die NEAT-Aufsichtsdelegation hat sich in der Berichtsperiode mit 11 Beschlüssen des Bundesrats befasst (vgl. Anhang 5). Folgende Geschäfte des Bundesrates sind zurzeit in Vorbereitung:

- Freigaben aus dem Objektkredit Reserven
- Krediterweiterungen infolge Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen

³ Gemäss Artikel 20 Absatz 3 Alpentransitbeschluss in Verbindung mit Artikel 154 Absatz 3 ParlG

⁴ Gemäss Artikel 154 Absatz 2 Buchstabe a ParlG

⁵ Gemäss Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 8. Dezember 1999 über den neuen NEAT-Gesamtkredit (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss; BBl 2000 146)

⁶ Gemäss NEAT-Controlling-Weisung des UVEK, Version 4.20, und gemäss Beschluss der NEAT-Aufsichtsdelegation vom 22. April 2004

⁷ Artikel 20 Absatz 3 Alpentransitbeschluss in Verbindung mit Artikel 51 Absatz 3 ParlG und Artikel 14 Absätze 1 und 2 des Bundesgesetzes über die Eidgenössische Finanzkontrolle (FKG; SR 614.0)

- Anpassung der Vereinbarung zwischen Bund, Ersteller und Bahnen (nach Abschluss der Beratungen zur Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte)
- Bahnreform 2

17.2 NEAT-Standberichte des BAV

Gestützt auf Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 8. Dezember 1999 über den neuen NEAT-Gesamtkredit (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss, BBl 2000 I 146) erstattet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) der NEAT-Aufsichtsdelegation halbjährlich Bericht über den Fortschritt der Bauarbeiten und die Entwicklung der Kosten. Die Berichterstattung erfolgt in Form eines standardisierten NEAT-Standberichts, der vom BAV jeweils Ende März bzw. Ende September fertig gestellt wird. Der Standbericht besteht aus einem umfangreichen Hauptbericht mit Beilagen und einer Kurzfassung:

- Der Hauptbericht des Standberichts ist an die NEAT-Aufsichtsdelegation gerichtet, wird von ihr im Detail beraten und zur Kenntnis genommen.
- Die Kurzfassung des Standberichts wird vom BAV veröffentlicht. Er wird den FK, GPK, KVF und der FinDel zugestellt, als Ergänzung zur regelmässigen mündlichen Berichterstattung durch die Mitglieder der NEAT-Aufsichtsdelegation.

Die Ergebnisse der Aussprachen und Feststellungen der NEAT-Aufsichtsdelegation bezüglich der Standberichte 2004 sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen.

17.3 Ereignismeldungen der Ersteller und Betreiber

Gestützt auf Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung vom 28. Februar 2001 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransitverordnung AtraV; SR 742.104.1) informieren die Ersteller bzw. die zukünftigen Betreiber das BAV bei Eintreten eines ausserordentlichen Ereignisses in Form von schriftlichen Ereignismeldungen. Unter besondere Ereignisse fallen neben unerwarteten geologischen Vorkommnissen und schweren Unfällen auf NEAT-Baustellen insbesondere auch grössere Abweichungen von den Zielvorgaben für Kosten- und Termine. Gemäss Anhang 6 der NEAT-Controllingweisung leitet das BAV diese Ereignismeldungen unverzüglich an das Generalsekretariat des UVEK und an die NEAT-Aufsichtsdelegation weiter.

Die direkte Zustellung an die NEAT-Aufsichtsdelegation ist eine direkte Folge der Verbesserungen des Informationsflusses zwischen BAV und NEAT-Aufsichtsdelegation, wie sie der Bundesrat in seinem Bericht vom 7. April 2004 über die Mehrkosten betreffend den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1 (BBl 2004 2675) beschlossen hat.

Die Ereignismeldungen werden vom BAV analysiert. Sofern notwendig werden zusätzlich zu den seitens der Ersteller bzw. der Betreiber eingeleiteten Massnahmen auf Stufe Bund die erforderlichen Vorkehrungen getroffen. Die Ereignismeldungen fliessen in die Standberichte ein.

Vom Januar 2004 bis April 2005 befasste sich die NEAT-Aufsichtsdelegation mit insgesamt 34 Ereignismeldungen (vgl. Anhang 6). Sie liess sich in den meisten Fällen direkt durch die Ersteller orientieren. Die Ergebnisse der Aussprachen und Feststellungen der NEAT-Aufsichtsdelegation sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen (Ziffer über die Schwerpunkte der Tätigkeit).

17.4 Berichte der EFK

17.4.1 Prüfung des Werkvertrags der BLS AT mit der ARGE Ferden für den Rohbau des Basistunnels Süd

Im Frühjahr 2004 hat die EFK den Werkvertrag der BLS AT mit der ARGE Ferden für den Rohbau des Basistunnels Süd geprüft. Prüft Themen waren die Aufbau- und Ablauforganisation, formelle Aspekte im Vertragsmanagement sowie die NCW-konforme Behandlung der Vertragsnachträge mit hinreichend vielen Kontrollpunkten. Die EFK stellte fest, dass der Vertrag für den Rohbau des Basistunnels Süd korrekt abgewickelt wird. Die Zusammenarbeit zwischen örtlicher Bauleitung, Oberbauleitung sowie Abschnitts- und Geschäftsleitung der BLS AT ist gut eingespielt und hat sich in einem sehr schwierigen Umfeld bewährt.

Die Empfehlungen der EFK beziehen sich auf den dringlichen Bedarf einer verbindlichen Konzeption zur Werkabnahme unter Einbezug des zukünftigen Betreibers und auf die Aktualisierung des Zahlungsplans.

17.4.2 Prüfung Organisation ATG und Projekt Ceneri-Basistunnel

Im Frühjahr prüfte die EFK bei der ATG das Projekt Ceneri-Basistunnel. Zu beurteilen war die Projekt- und Kostenentwicklung aus dem Blickwinkel der Kostenoptimierung und Verzichtsplanung sowie die Genauigkeit der aktuellen Kostenberechnung. Aufgrund der eingesehenen Akten und des weit fortgeschrittenen Plangenehmigungsverfahrens ist die EFK der Auffassung, dass eine Ceneri-Light Lösung aus Kosten/Nutzen Überlegungen keine Vorteile bringen dürfte. Die Prüfung ergab, dass die mutmasslichen Endkosten von 2035 Millionen Franken (Preisstand 1998) für den Vollausbau realistisch sind und die Kostengenauigkeit von +/- 15 % plausibel ist. Über alles gesehen werden sich Mehr- und Minderkosten der weiteren Projektentwicklung aus heutiger Sicht in etwa die Waage halten. Im Terminplan sind keine Reserven enthalten.

Die EFK hat der Geschäftsleitung der ATG empfohlen, die einheitliche Verwendung der Begriffe sowie die weisungskonforme Darstellung der Erfolgsanalyse sicherzustellen.

17.4.3

Analyse der Berichte der Prüfungsorgane per 2004 und Koordinationssitzung mit den Prüforganen

Die EFK orientierte die NEAT-Aufsichtsdelegation über ihre Analyse der Berichte der Prüfungsorgane per 2004 und ihre Beurteilung der Zweckmässigkeit der abgegebenen Empfehlungen. Die NEAT-Aufsichtsdelegation nahm zur Kenntnis, dass alle offenen Fragen bereinigt werden konnten, die Empfehlungen als zweckmässig und umsetzbar beurteilt werden und im Jahre 2005 entsprechende Follow-up-Prüfungen vorgenommen werden sollen. Im Rahmen der jährlichen Koordinations-sitzung mit den NEAT-Prüforganen unter der Leitung der EFK wurden zudem die Prüfprogramme für das Jahr 2005 festgelegt. Diese orientieren sich an risikorelevanten Schwerpunkten. Die Koordination dient der Vermeidung von Prüfungslücken und Doppelspurigkeiten sowie der Sicherung des Informationsaustausches zwischen den Prüfinstanzen.

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

17.5

Sonder- und Ergänzungsprüfungen des BAV

Das BAV erläutert der NEAT-Aufsichtsdelegation an jeder Sitzung die Ergebnisse der von ihr durchgeführten Sonder- und Ergänzungsprüfungen. Anfang 2005 nahm sie den Gesamtbericht über alle im Jahre 2004 durchgeführten Prüfungen mit Fazit und Beurteilungen zur Kenntnis. In der NEAT-Aufsichtsdelegation diskutiert wurden insbesondere Fragen zu den Vergaben (Klumpenrisiko, Bonitätsprüfung, Vergabemisserfolge, Nachforderungen; vgl. Ziff. 13), zum technologischen Fortschritt bei der Eisenbahntechnik (vgl. Ziff. 10.1) und Kompensationsmassnahmen (vgl. Ziff. 5).

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

Übersicht über die Empfehlungen der NEAT-Aufsichtsdelegation an den Bundesrat 2004

Empfehlungen an den Bundesrat 2004	Kapitel
<p>Die NEAT-Aufsichtsdelegation empfiehlt dem Bundesrat, angesichts der fehlenden Zeitreserven bei den Vorbereitungen zur Inbetriebnahme der Lötschberg-Basislinie bis Mitte Mai 2005 zu prüfen</p> <ul style="list-style-type: none">– ob und allenfalls welche Beschleunigungsmassnahmen ergriffen werden müssen,– ob und allenfalls wie viel zusätzliche finanzielle Mittel für die termingerechte Inbetriebnahme benötigt werden,– welche Folgerungen sich draus ergeben. <p>Der Bundesrat berücksichtigt bei der Prüfung der Frage insbesondere folgende Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none">– das Landverkehrsabkommen Schweiz – EG⁸– die Anforderungen an einen diskriminierungsfreier Zugang– das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Beschleunigungsmassnahmen– die Abgrenzung zwischen Infrastruktur- und Rollmaterialaufwendungen– die rechtliche Zulässigkeit.	7.2

⁸ Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse 1. Juni 2002 (SR 0.740.72).

Verzeichnis der erwähnten Rechtsgrundlagen

Abkürzung	Titel und Bundesblatt / Systematische Sammlung
Alpentransit-Beschluss	Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen (SR 742.104)
Alpentransit-Finanzierungsbeschluss	Bundesbeschluss vom 8. Dezember 1999 über den neuen NEAT-Gesamtkredit (BBI 2000 146)
Alpentransit-Verordnung	Verordnung vom 28. Februar 2001 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (AtraV; SR 742.104.1)
Arbeitsgesetz	Bundesgesetz vom 13. März 1964 über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (ArG; SR 822.11)
BoeB	Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen (BoeB; SR 172.056.1)
Bundesbeschluss Zusatzkredit NEAT	Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT (BBI 2004 3667)
Bundesgesetz über die in die Schweiz entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1999 über die minimalen Arbeits- und Lohnbedingungen für in die Schweiz entsandte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und flankierende Massnahmen (SR 823.20).
Eisenbahnverordnung	Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV; SR 742.141.1)
Entlastungsprogramm EP 03	Bundesgesetz vom 19. Dezember 2003 über das Entlastungsprogramm 2003 (BBI 2003 8099)
Finanzhaushaltgesetz	Bundesgesetz vom 6. Oktober 1989 über den eidgenössischen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz, FHG; SR 611.0)
Finanzhaushaltverordnung	Finanzhaushaltverordnung vom 11. Juni 1990 (FHV; SR 611.1.01)
FinöV-Beschluss	Bundesbeschluss vom 20. März 1998 über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Artikel 196 Titel 3 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung, SR 101)
Fondsreglement	Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1998 über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (SR 742.140)

Abkürzung	Titel und Bundesblatt / Systematische Sammlung
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; BBl 2005 2341)
Kartellgesetz	Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz, KG; SR 251)
Landverkehrsabkommen	Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse 1. Juni 2002 (SR 0.740.72)
Parlamentsgesetz	Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Bundesversammlung (ParlG; SR 171.10)
VoeB	Verordnung vom 11. Dezember 1995 über das öffentliche Beschaffungswesen (VoeB; SR 172.056.11)
Voranschlag FinöV-Fonds 2005	Bundesbeschluss II über die Entnahmen aus dem Fonds für die Eisenbahngrossprojekte für das Jahr 2005 (BBl 2005 515)

Verzeichnis der erwähnten Botschaften und Berichte des Bundesrates

Abkürzung	Titel und Bundesblatt
<i>vor 2004</i>	
FinöV-Botschaft	Botschaft vom 26. Juni 1996 über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV) (BBl 1996 IV 638)
Botschaft EP 03	Botschaft vom 2. Juli 2003 zum Entlastungsprogramm 2003 für den Bundeshaushalt (EP 03) (BBl 2003 6515)
Botschaft NEAT 1 Phase 2 und Zusatzkredit	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)
<i>ab 2004</i>	
Bericht zur Botschaft NEAT 1 Phase 2 und Zusatzkredit	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 2004 759)

Liste der NEAT-bezogenen Bundesratsbeschlüsse 2004

Datum	Inhalt Bundesratsbeschluss
14.01.2004	NEAT Werk Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau Objektkrediterweiterungen für Teuerung und Mehrwertsteuer
07.04.2004	Bericht über die Mehrkosten betreffend den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1
07.04.2004	Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), Lötschberg-Achse, Streckenausbauten übriges Netz Netzteil der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB), Strecken Bern – Thun und St. German – Brig Vereinbarung zwischen dem Bund und der SBB über die Finanzierung
26.05.2004	Botschaft zum HGV-Anschluss (Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz)
08.09.2004	NEAT. Werke Achse Gotthard, Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau und Reserven. Objektkreditverschiebungen
08.09.2004	NEAT. Werke Achse Lötschberg und Streckenausbauten übriges Netz (Betriebsvorbereitung Achse Lötschberg). Freigaben aus den Reserven
08.09.2004	NEAT. Werke Achse Gotthard und Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau. Freigabe der zweiten Phase NEAT 1
08.09.2004	Botschaft zu Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte
08.09.2004	Botschaft zum Abkommen mit Italien betreffend die Erneuerung der Simplonkonzession sowie den Betrieb der Bahnstrecke bis Domodossola
08.09.2004	Botschaft zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken
22.12.2004	NEAT. Werke Achse Lötschberg und Streckenausbauten übriges Netz (Objektkreditverschiebung)

Liste der Ereignismeldungen in der Berichtsperiode 2004 (bis April 2005)

Datum / Ereignis	Titel der Ereignismeldung
15.03.2005	BLS AT Nr. 16: Meilenstein Vortrieb Mitholz – Ferden erreicht
03.02.2005	BLS AT Nr. 15: Tödlicher Unfall auf NEAT-Baustelle Raron
26.01.2005	ATG Nr. 40: Auflageprojekt Uri, Gotthard Uri, Erstfeld
24.01.2005	ATG Nr. 41: Sedrun Ausbruch Multifunktionsstelle
21.01.2005	ATG Nr. 42: Bodio Arbeitsunfall
31.12.2004	ATG Nr. 43: Entwicklung der Arbeiten in der MFS Faido
22.12.2004	BLS AT Nr. 14: Mehrkosten
06.12.2004	ATG Nr. 39: Erhöhung der mutmasslichen Kosten
17.11.2004	ATG Nr. 38: Durchörterung Intschizone, Amsteg
17.11.2004	ATG Nr. 37: Verfügung SUVA, TA Amsteg
19.08.2004	ATG Nr. 35: Sedrun, Gewässerverschmutzung
16.08.2004	SOB Nr. 01: Sicherungsmassnahmen an Bahndamm (Degersheim)
31.07.2004	ATG Nr. 36: Nachtrag ARGE TAT
23.07.2004	ATG Nr. 31: Bodio, Mehrkosten/Bauzeitverlängerung
16.07.2004	BLS AT Nr. 13: Mitholz, Lawinenschutz tunnel
15.07.2004	ATG Nr. 33: Amsteg, Granitzone
30.06.2004	ATG Nr. 34: Erstfeld. Terminverschiebungen
28.06.2004	BLS AT Nr. 12: Vorwarnung Mehrkosten und Terminrisiken
28.06.2004	ATG Nr. 28: Sedrun, Brand Förderbandanlage
09.06.2004	ATG Nr. 29: Amsteg, Niederbruch in der Oströhre
08.06.2004	ATG Nr. 27: Druckkomfortkriterien der UIC
27.05.2004	ATG Nr. 30: Faido, Konvergenzen im Einspurtunnel
14.05.2004	ATG Nr. 32: Schutz gegen Erdbebengefährdung
11.05.2004	ATG Nr. 25b: Faido, Zwischenangriff
08.04.2004	ATG Nr. 25a: Bodio, Mangel an Ausbruchmaterial
06.04.2004	BLS AT Nr. 11b: Mitholz, Vortrieb Richtung Süden
31.03.2004	BLS AG Nr. 01: ETCS Level 2, Ausrüstung
10.03.2004	BLS AT Nr. 11a: Mitholz, Mehrkosten
09.03.2004	ATG Nr. 23: Faido, Niederbruch MFS
05.03.2004	ATG Nr. 26: Plangenehmigungsverfügung Uri
05.02.2004	ATG Nr. 24: Amsteg, Abweichung TBM Intschizone
20.01.2004	BLS AT Nr. 09b: Ferden, Evakuierung
15.01.2004	BLS AT Nr. 09a: Rhonebrücke Süd, Fertigstellung
13.01.2004	BLS AT Nr. 08b: Ferden, Evakuierung

Handlungsgrundsätze zur Arbeitsweise und zur Koordination der Oberaufsicht über die Neue Alpentransversale (NEAT)⁹

erlassen von

- der Konferenz der Präsidien der Aufsichtskommissionen und -delegationen (KPA)

erweitert um

- die Präsidien der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF),

nach Konsultation der

- Aufsichtskommissionen (Finanzkommissionen FK und Geschäftsprüfungskommissionen GPK)
- Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF)
- NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD)
- Finanzdelegation (FinDel)

am 6. Dezember 2004

1. Funktion der Handlungsgrundsätze

Die vorliegenden Handlungsgrundsätze regeln und konkretisieren

- a. die Aufgaben der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD)
- b. die Rechte der NAD und die Vertraulichkeit ihrer Arbeit
- c. die Information der Öffentlichkeit
- d. die Berichterstattung in den Aufsichtskommissionen (Finanzkommissionen und Geschäftsprüfungskommissionen), in den Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF), in der Finanzdelegation (FinDel) und im Parlament
- e. die Abgrenzung der Zuständigkeiten und der *politischen* Verantwortung zwischen der NAD, den Aufsichtskommissionen, den KVF und der FinDel
- f. die Koordination zwischen der NAD, den Aufsichtskommissionen, der KVF und der FinDel
- g. das Verhältnis der Oberaufsicht zur bundesrätlichen Aufsicht über die Neuen Alpentransversale (NEAT)

⁹ ersetzt das «Leitbild der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD)» vom 2. Juni 1999

2. Aufgaben der NAD

2.1 Die NAD nimmt die Oberaufsicht über die Verwirklichung der NEAT gemäss Artikel 20 Absätze 3–5 des Alpentransitbeschlusses¹⁰ wahr.

Sie prüft insbesondere die Einhaltung der Kosten und Termine, der Kredite und der vom Bund bestellten Leistungen sowie der rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen. Dazu gehört die Prüfung der Projekt- und Aufsichtsorganisation sowie der Wahrnehmung der Aufsichts- und Steuerungsfunktionen durch die zuständigen Aufsichtsbehörden (Bundesrat, UVEK und BAV).

2.2 *Nicht* zu den Aufgaben der NAD gehören

- a. die Oberaufsicht über den *Betrieb* der NEAT
- b. die Oberaufsicht über die *weiteren FinöV-Projekte* (Bahn 2000, Hochgeschwindigkeitsanschlüsse und Lärmschutzmassnahmen)
- c. die Beurteilung der *betrieblichen* Wirtschaftlichkeit der NEAT
- d. die Beurteilung der *Finanzierung* der Abschreibungen und zusätzlichen Unterhalts- und Betriebskosten
- e. die Beurteilung der *Verzinsung* und *Rückzahlbarkeit* der am Kapitalmarkt aufgenommenen Darlehen.

Wo diese Bereiche jedoch Auswirkungen auf die Beurteilung von Entscheidungen und von Entwicklungen beim Bau der NEAT nach sich ziehen, schliesst sie die NAD in ihre Überlegungen mit ein.

2.3 Die NAD orientiert sich im Rahmen ihres Auftrags an denselben Kriterien der Oberaufsicht, wie sie gemäss Artikel 26 des Parlamentsgesetzes¹¹ für die Aufsichtskommissionen und -delegationen gelten.

2.4 Die NAD legt bei der Bewältigung ihrer Aufgabe besonderes Gewicht auf:

- a. die Früherkennung von Problemen, die für die Projektausführung von strategischer Bedeutung sind.
- b. die selbständige Behandlung von wichtigen, insbesondere auch umstrittenen Themen.
- c. die Abklärung der Folgen ausserordentlicher Ereignisse.

3. Rechte der NAD und die Vertraulichkeit ihrer Arbeit

3.1 Der NAD stehen im Rahmen des Alpentransitbeschlusses die Rechte und Pflichten gemäss den Artikeln 51, 154 und 155 des Parlamentsgesetzes zu.

Der NAD dürfen keine NEAT-relevanten Informationen vorenthalten werden.¹²

¹⁰ Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen (Alpentransitbeschluss; SR 742.104)

¹¹ Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Bundesversammlung (Parlamentsgesetz, ParlG; SR 171.10)

¹² gemäss Artikel 154 Absatz 1 ParlG

- 3.2 Die NAD kann Ausschüsse bezeichnen.
- 3.3 Die NAD verfügt namentlich über folgende Mittel zur Durchführung ihrer Oberaufsicht:

- a. halbjährliche NEAT-Standberichte des Bundesamts für Verkehr (BAV)¹³

Die NEAT-Standberichte werden der NAD vom BAV jeweils spätestens bis Ende März und Ende September zur Beratung zugestellt.

- b. sämtliche Ereignismeldungen, d.h. ereignisbezogene Berichte der Ersteller und Betreiber an das BAV über unerwartete ausserordentliche Ereignisse¹⁴

Die Ereignismeldungen werden dem Sekretariat der NAD vom BAV laufend und unverzüglich zugestellt. Das Sekretariat leitet die Ereignisberichte unverzüglich an die Präsidentin bzw. den Präsidenten der NAD weiter. Diese bzw. dieser entscheidet über das weitere Vorgehen.¹⁵

- c. sämtliche Beschlüsse des Bundesrates, einschliesslich der Mitberichte, die einen Bezug zur NEAT aufweisen

Die Bundesratsbeschlüsse werden der NAD laufend zur Kenntnisnahme zugestellt.¹⁶

- d. sämtliche Unterlagen, die der unmittelbaren Entscheidfindung des Bundesrates dienen¹⁷

- e. sämtliche Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) über die von ihr abgeschlossenen Prüfungen (inklusive sämtlicher dazugehöriger Akten einschliesslich der Stellungnahme der geprüften Stelle), die einen Bezug zur NEAT aufweisen, sowie die entsprechenden Zusammenfassungen¹⁸

Die Berichte der EFK werden der NAD regelmässig zugestellt.

- f. Anhörung von Vertreterinnen und Vertretern der Kantone und interessierter Kreise
- g. Einvernahme von Personen als Zeuginnen oder Zeugen¹⁹
- h. Beizug von aussenstehenden Sachverständigen
- i. Besichtigungen vor Ort

¹³ gemäss Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 8. Dezember 1999 über den neuen NEAT-Gesamtkredit (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss; BBl **2000** 146)

¹⁴ gemäss NEAT-Controlling-Weisung des UVEK, Version 4.20, und gemäss Beschluss der NAD vom 22. April 2004

¹⁵ gemäss NEAT-Controlling-Weisung des UVEK, Version 4.20, und gemäss Beschluss der NAD vom 22. April 2004

¹⁶ gemäss Artikel 20 Absatz 3 Alpentransitbeschluss in Verbindung mit Artikel 154 Absatz 3 ParlG

¹⁷ gemäss Artikel 154 Absatz 2 Buchstabe a ParlG

¹⁸ Artikel 20 Absatz 3 Alpentransitbeschluss in Verbindung mit Artikel 51 Absatz 3 ParlG und Artikel 14 Absätze 1 und 2 des Bundesgesetzes über die Eidgenössische Finanzkontrolle (FKG; SR **614.0**)

¹⁹ gemäss Artikel 154 Absatz 2 Buchstabe b ParlG

- 3.4 Die Beratungen sind vertraulich. Es gelten die Vertraulichkeitsvorschriften der Kommissionen.²⁰
- 3.5 Die NAD regelt die Verteilung ihrer Protokolle gemäss Artikel 6 Absatz 5 der Parlamentsverwaltungsverordnung.²¹

4. Information der Öffentlichkeit

- 4.1 Die NAD informiert die Öffentlichkeit regelmäßig und zeitgerecht über ihre Tätigkeit.
- 4.2 Die Veröffentlichung ihres Tätigkeitsberichts obliegt der NAD.
- 4.3 Als Kontaktpersonen zur Öffentlichkeit amtieren die Präsidentin bzw. der Präsident und / oder die Vizepräsidentin bzw. der Vizepräsident der NAD.

5. Berichterstattung in den Aufsichtskommissionen, in den KVF, in der FinDel und im Parlament

- 5.1 Die Berichterstattung der NAD an die Aufsichtskommissionen, die KVF, die FinDel und das Parlament bezweckt, stufengerecht und frühzeitig auf risikoreiche Entwicklungen beim Bau der NEAT aufmerksam zu machen.
- 5.2 Wichtigstes Instrument der Berichterstattung ist der *jährliche Bericht der NAD über ihre Aufsichtstätigkeit*. Die Behandlung und Verabschiedung des Tätigkeitsberichts der NAD über das Vorjahr und die Behandlung des NEAT-Standberichts des BAV über den Projektstand Ende des Vorjahrs erfolgen zeitgleich.

Der Tätigkeitsbericht der NAD wird den Aufsichtskommissionen, der KVF und der FinDel jeweils Anfang Mai zur Kenntnisnahme weitergeleitet.

Besteht aus Sicht der NAD Handlungsbedarf für die Aufsichtskommissionen, die KVF bzw. die FinDel in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen, stellt sie bei Bedarf sofort, spätestens aber in ihrem Tätigkeitsbericht klare Anträge und Empfehlungen zuhanden der Aufsichtskommissionen, der KVF bzw. der FinDel.

- 5.3 Die FinDel erhält den NEAT-Standbericht des BAV zur Information.²² Der NEAT-Standbericht wird ausschliesslich durch die NAD beraten.

Die NAD gewährleistet, dass die Aufsichtskommissionen, die KVF und die FinDel halbjährlich das *Management Summary* zum NEAT-Standbericht zur Information erhalten.

²⁰ gemäss Artikel 47 ParlG und Artikel 20 Absatz 4 des Geschäftsreglements des Nationalrates vom 3. Oktober 2003 (GRN; SR **171.13**) und Artikel 15 Absatz 4 des Geschäftsreglements des Ständerates vom 20. Juni 2003 (GRS; SR **171.14**)

²¹ Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung der Bundesversammlung vom 3. Oktober 2003 zum Parlamentsgesetz und über die Parlamentsverwaltung (Parlamentsverwaltungsverordnung, ParlVV; SR **171.115**)

²² gemäss Artikel 4 des Alpentransit-Finanzierungsbeschlusses (BBl **2000** 146 und BBl **2004** 3667)

- 5.4 Zur Wahrung des gleichen Informationsstandes in den Aufsichtskommissionen, den KVF und der FinDel lässt die NAD Kopien jener *Schreiben*, die an den Bundesrat und den Vorsteher des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gehen, sowie Kopien eigener *schriftlicher Berichte*, die an eine der Kommissionen bzw. an die FinDel gehen, allen Aufsichtskommissionen, den KVF und der FinDel zur Information zukommen.
- 5.5 Die *Vertreter der Aufsichtskommissionen*, der KVF bzw. der FinDel in der NAD informieren,
- in den KVF mindestens anlässlich der Kenntnisnahme des Tätigkeitsberichts der NAD und des Erscheinens der NEAT-Standberichte anhand von deren Management Summaries sowie bei besonderen Ereignissen.
 - in ihren Aufsichtskommissionen bzw. in der FinDel im Rahmen eines eigenen Traktandums unmittelbar und kontinuierlich über die Ergebnisse der letzten Sitzung.
- 5.6 Nach Möglichkeit nimmt eine bzw. einer der vier Delegierten aus einer der beiden Finanzkommissionen als Mitglied der Finanzkommission *und* der FinDel in der NAD Einsitz. Damit kann in der FinDel der gleiche Informationsstand wie in den Aufsichtskommissionen und den KVF gewährleistet werden.
- 5.7 In ausserordentlichen Fällen informiert die NAD unverzüglich die Präsidentinnen bzw. die Präsidenten der Aufsichtskommissionen, der KVF und der FinDel.
- 5.8 Die NAD lässt sich von ihren Vertretern aus den Aufsichtskommissionen, der KVF und der FinDel regelmässig über Aufträge und Empfehlungen an die NAD orientieren.
- 5.9 Die Berichterstattung im Parlament obliegt den Aufsichtskommissionen.
Der Tätigkeitsbericht der NAD wird – jährlich abwechselnd durch die Geschäftsprüfungskommissionen bzw. durch die Finanzkommissionen – in beiden Räten traktandiert.

6. Abgrenzung der Zuständigkeiten und der politischen Verantwortung zwischen der NAD, den Aufsichtskommissionen, den KVF und der FinDel

- 6.1 Die NAD übt die Oberaufsicht über die Verwirklichung der NEAT aus. Die Sachbereiche der Aufsichtskommissionen, der KVF und der FinDel werden nicht beschränkt.
- 6.2 Die Behandlung von Beratungsgegenständen im Bereich der NEAT, wie beispielsweise
- die Beratung des Geschäftsberichts des Bundesrates
 - die Beratung des Voranschlags, der Nachträge und der Rechnung des Fonds für Eisenbahnprojekte (FinöV-Fonds)

- die Genehmigung dringlicher Kredite nach Artikel 18 und Artikel 31 FHG²³ zum FinöV-Fonds
- die Beratung von Gesetzgebungsprojekten

obliegt den zuständigen Aufsichtskommissionen, der FinDel bzw. der KVF. Sie laden die NAD zur Stellungnahme ein.

- 6.3 Stossen Aufsichtskommissionen oder die FinDel im Rahmen ihrer parlamentarischen Tätigkeit auf Fragen, die im Bereich der Oberaufsicht über die Verwirklichung der NEAT liegen und einer vertieften Prüfung bedürfen, beauftragen sie die NAD mit der weiteren Abklärung.
- 6.4 Stossen die KVF im Rahmen ihrer parlamentarischen Tätigkeit auf Fragen, die im Bereich der Oberaufsicht über die Verwirklichung der NEAT liegen und einer vertieften Prüfung bedürfen, beauftragen sie nach Möglichkeit die NAD damit oder gelangen in enger Koordination mit der NAD direkt an den Bundesrat.
- 6.5 Die NAD orientiert die Aufsichtskommissionen, die KVF und die FinDel im Rahmen ihres Berichtwesens über ihre Feststellungen:
- a. Stellt die NAD keinen Handlungsbedarf fest, übernimmt die NAD die *politische* Verantwortung für diese Feststellung.
 - b. Stellt die NAD Handlungsbedarf fest, informiert sie die zuständigen Kommissionen bzw. die FinDel und gibt konkrete Empfehlungen ab. Es obliegt in der Folge der *politischen* Verantwortung der zuständigen Kommissionen bzw. der FinDel, diesen Hinweisen und Empfehlungen nachzugehen und diese umzusetzen.

7. Koordination zwischen der NAD, den Aufsichtskommissionen, den KVF und der FinDel

- 7.1 Die NAD koordiniert ihre Tätigkeit mit den Aufsichtskommissionen, den KVF und der FinDel sowie mit weiteren betroffenen Kommissionen.
- 7.2 Die Präsidentin bzw. der Präsident der NAD stellt die Koordination auf Stufe der Präsidien der Aufsichtskommissionen, der KVF sowie der FinDel über die Konferenz der Präsidien der Aufsichtskommissionen und –delegationen (KPA), erweitert um die Präsidien der KVF, sicher.²⁴
- 7.3 Der Sekretär der NAD stellt die Koordination auf Stufe der Sekretariate sicher
- a. über die regelmässigen Koordinationssitzungen zwischen den Sekretariaten der Aufsichtskommissionen und –delegationen.
 - b. im direkten Kontakt mit den Sekretariaten der Aufsichtskommissionen, der KVF und der FinDel sowie weiterer betroffener Kommissionen.

²³ Bundesgesetz vom 6. Oktober 1989 über den eidgenössischen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz, FHG; SR 611.0)

²⁴ gemäss Artikel 54 ParlG

8. Verhältnis der Oberaufsicht zur bundesrätlichen Aufsicht über die NEAT

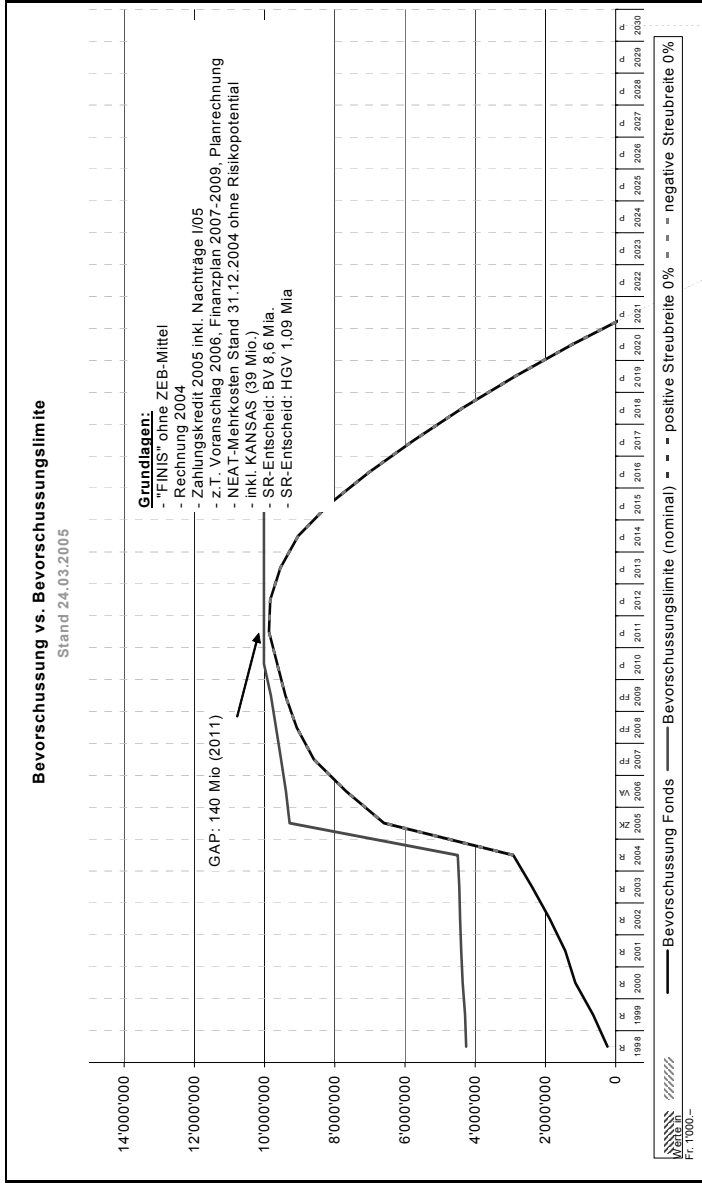
- 8.1 Die NAD beurteilt im Rahmen ihrer Oberaufsicht, ob der Bundesrat seine Aufsichtsfunktion im Bereich der NEAT wahrnimmt. Die Oberaufsicht durch die NAD ist selektiv und setzt Schwerpunkte, die Aufsicht durch den Bundesrat ist hingegen umfassend, abschliessend und lückenlos.
- 8.2 Der NAD stehen keine Entscheid- oder Weisungsbefugnisse zu. Sie kann Beanstandungen und Empfehlungen direkt an den Bundesrat richten oder über eine der Aufsichtskommissionen, die KVF oder die FinDel verabschieden lassen.
- 8.3 Mit Empfehlungen und Beanstandungen übernimmt die NAD keine Verantwortung für Entscheide und die unmittelbare Aufsicht des Bundesrates über Verwaltung und Dritte. Die unmittelbare Aufsicht und die Weisungsgewalt bleiben *ausschliesslich* beim Bundesrat.

Entwicklung von der ursprünglichen Kostenbezugsbasis zu den mutmasslichen Endkosten per 31. Dezember 2004

Werte	Ursprüngliche Kostenbezugs- basis (UKB)	Preisstand: 1998	Negative Reserven	Kompensationen	Projekt- änderungen	Mehr-/ Minderkosten Vergabe	Mehr-/ Minderkosten Ausführung	Mutmassliche Endkosten
Projektaufischt	76,00		0,00	0,00	22,00	0,00	0,00	98,00
Achse Lötschberg	3 214,00		80,71	-122,00	647,41	2,58,29	176,20	4 254,61
Achse Gotthard	7 716,00		352,93	-105,00	1 972,43	110,00	0,00	10 046,36
- davon Ceneri-Basistunnel	1 392,54		40,50	-23,00	628,89	-3,50	0,00	2 035,43
Ausbau Surselva	123,00		0,00	0,00	-11,20	0,00	0,00	111,80
- davon Landquart-Disentis (RhB)	65,60		0,00	0,00	-8,01	0,00	0,00	57,59
- davon Sedrun-Disentis (MGB)	57,40		0,00	0,00	-3,21	0,00	0,02	54,22
Anschluss Ostschweiz	992,00		0,00	0,00	-33,67	-23,97	0,00	934,36
- davon Zimmerberg-Basistunnel	776,00		0,00	0,00	-20,36	-23,97	0,00	731,67
- davon Hirzel-Tunnel	216,00		0,00	0,00	-13,31		0,00	202,69
Ausbauten St. Gallen-Arth-Goldau	86,00		11,51	0,00	3,35	0,50	-0,40	100,95
- davon Ausbauten SOB 1	37,89		7,21	0,00	-0,33	-1,50	0,20	43,47
- davon Ausbauten SBB	30,57		4,30	0,00	0,00	0,00	0,00	34,86
- davon Ausbauten SOB 2	17,55		0,00	0,00	3,67	2,00	-0,60	22,62

Werke	Preisstand: 1998	Ursprüngliche Kostenbezugs- basis (UKB)	Negative Reserven	Kompensationen	Projekt- änderungen	Mehr-/ Minderkosten Vergabe	Mehr-/ Minderkosten Ausführung	Mutmassliche Endkosten
Streckenausbauten übriges Netz		550,00	0,00	-20,00	270,19	0,00	0,00	800,19
– davon Achse Lötschberg (BLS)		60,97	0,00	-20,00	0,00	0,00	0,00	40,97
– davon Achse Lötschberg (SBB)		189,03	0,00	0,00	6,76	0,00	0,00	195,79
– davon Achse Gotthard (SBB)		300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	300,00
– davon Betriebsvorbereitungen L (BLS)		0,00	0,00	0,00	123,42	0,00	0,00	123,42
– davon Betriebsvorbereitungen G (SBB)		0,00	0,00	0,00	140,00	0,00	0,00	140,00
Total		12 757,00	445,15	-247,00	2 870,51	344,82	175,80	16 346,28
Reserven		1 947,00						
Gesamtvorhaben AlpTransit		14 704,00	445,15	247,00	2 870,51	344,82	175,80	16 346,28

Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinV-Fonds): Simulation BAV (Stand 24. März 2005)



Entwicklung der Objektkredite inklusive des Objektkredits Reserven von 1998 bis Ende 2004

Objektkredite	BB	Änderung	BRB	Änderung	BRB	Änderung	BB	Änderung	BRB	Änderung	BRB
	08.12.1999	+/-	03.07.2001	+/-	21.08.2002	+/-	10.06.2004	+/-	08.09.2004	+/-	22.12.2004
Projektaufsicht	65	+ 11	76		76		76		76,00		76,00
Achse Lötschberg	2 754	+ 460	3 214	+ 410	3 624		3 789	+ 366,09	4 155,09	- 17,78	4 138,12
Achse Gotthard	6 612	+ 1 104	7 716	+ 7 716	7 716		7 929	- 0,40	7 928,60		7 928,60
Ausbau Surselva	105	+ 18	123		123		123		123,00		123,00
Anschluss Ostschweiz	850	+ 142	992		992		992		992,00		992,00
Ausbauten St. Gallen-Arth-Goldau	74	+ 12	86	+ 5	91		91	+ 0,07	91,07		91,07
Streckenausbauten übriges Netz	471	+ 79	550	- 20	530		530	+ 109,63	639,63	+ 17,78	657,41
Reserven	1 669	+ 278	1 947	- 395	1 552		1 174	+ 900	2 074	- 476,20	1 597,80
NEAT-Gesamtkredit	12 600	+ 2 104	14 704		14 704		14 704	+ 900	15 604		15 604
Anmerkungen	1	2	3	4	5	6	7				

Quelle: Zusammenstellung aufgrund Angaben in den NEAT-Standberichten Nr. 17 und 18 des BAV (in Mio. Franken, Preisbasis 1998, gerundet)

Anmerkungen

- 1 NGK auf Preisbasis 1998 mit Teuerungsinde^xZIW (Bundesbeschluss vom 8. Dezember 1999 über den neuen NEAT-Gesamtkredit)
- 2 NGK auf Preisbasis 1998 mit Teuerungsinde^xNEAT-Teuerungsinde^x(NTI) (Bundesratsbeschluss vom 3. Juli 2001): Anpassung NGK an NTI um rund 2,1 Mrd. (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 I [BBl 2003 6543], Anhang 7)
- 3 NGK auf Preisbasis 1998 mit Teuerungsinde^xNTI nach 1. Reservefreigabe durch den Bundesrat (Bundesratsbeschluss vom 21. August 2002): Reduktion Reserven um 390 Mio. Franken (Aufstockung Lötschberg Achse + 390 Mio, Aufstockung St. Gallen-Arth-Goldau + 5 Mio, Kreditverschiebung zu Lötschberg Achse + 20 Mio. von Streckenausbauten übriges Netz – 20 Mio.)
- 4 NGK auf Preisbasis 1998 mit Teuerungsinde^xNTI nach 2. Reservefreigabe durch den Bundesrat (Bundesratsbeschluss vom 27. August 2003): Reduktion Reserven um 378 Mio. Franken (Aufstockung Lötschberg-Achse + 165 Mio, Aufstockung Gotthard Achse + 213 Mio.)
- 5 NGK auf Preisbasis 1998 mit Teuerungsinde^xNTI nach Bewilligung Zusatzkredit von 900 Mio. Franken durch das Parlament (Bundesbeschluss vom 10.06.2004)
- 6 NGK auf Preisbasis 1998 mit Teuerungsinde^xNTI nach 3. Reservefreigabe durch den Bundesrat (Bundesratsbeschluss vom 8. September 2004): Reduktion der Reserven um rund 476,5 Mio. Franken (Aufstockung Lötschberg Achse + 366,9 Mio, Aufstockung Streckenausbauten übriges Netz + 109,6 Mio, Behebung Rundungsdifferenzen aus BB vom 10. Juni 2004 mittels kleinerer Objektkreditverschiebungen)
- 7 NGK auf Preisbasis 1998 mit Teuerungsinde^xNTI (Bundesratsbeschluss vom 22. Dezember 2005): Objektverschiebung mit Reduktion Achse Lötschberg um 17,78 Mio. Franken, Aufstockung Streckenausbauten übriges Netz um 17,78 Mio. Franken.

Risikoanalyse des BAV per Ende 2004

Risikobereich Gefahren	Einschätzung		Massnahmen
	Kosten	Termine	
Nicht ausreichende Kreditgewährung / Finanzierung			Überprüfung finanzielle Auswirkungen neuer Mehrkosten im Hinblick auf Finanzierung nach FINIS
– Lötischberg	klein	klein	
– GBT	klein	klein	
– CBT	klein	mittel	
PGV Uri und Ceneri dauern länger als geplant	mittel	mittel	Das BAV hat in Gesprächen mit dem Kanton Uri Fragen zur Schächenerquerung abgeklärt, um das Plangenehmungsverfahren für den Nordabschnitt wieder aufnehmen zu können.
Baugrund ist schlechter als prognostiziert			Das BAV wird die Geologie weiterhin regelmässig als Schwerpunktthema mit den Erstellern erörtern, Chancen und Gefahren bewerten und wenn nötig Massnahmen ergreifen. Beim Lötischberg sind keine weiteren Massnahmen vorgesehen. Um beim Gotthard-Basistunnel die geologisch bedingten Mehrkosten und Vortriebsverzögerungen transparent ausweisen zu können, wird mit der ATG ein Vorgehen für den Vergleich zwischen der geologisch-geotechnischen Prognose und dem Befund erarbeitet. Die geologische Prognose des Bauprojekts Ceneri-Basistunnel und deren bautechnische Umsetzung werden vom TBT-AT geprüft.
– Lötischberg	klein	klein	
– GBT	hoch	hoch	
– CBT	hoch	hoch	
Verträge werden nicht eingehalten	mittel-gross	mittel-gross	Der Umgang der Ersteller mit Nachforderungen ist mit entsprechenden Prozessen geregelt und wird vom BAV geprüft. In unklaren Fällen sind Schiedsgerichtsverfahren einzuleiten. Das Vertragsmanagement liegt grundsätzlich in der Verantwortung der Ersteller. Sie informieren das BAV regelmässig über eingegangene Nachforderungen. Der Umgang der Ersteller mit einzelnen Nachforderungen wird überprüft. Auf der Achse Lötischberg führte die TBT-AT im Sommer 2004 eine Prüfung durch. Diese zeigte, dass die bisher anerkannten Nachträge gerechtfertigt sind. Weitere Prüfungen sind vorgesehen. Das Abwehren von ungerechtfertigten Nachforderungen ist Thema in den periodischen Gesprächen mit den Erstellern und wird auch in den NEAT-Standberichten des BAV sowie bei den NAD-Sitzungen regelmässig angesprochen.

Risikobereich Gefahren	Einschätzung		Massnahmen
	Kosten	Termine	
Beeinträchtigung der Stauanlagen	mittel	mittel	Im Bereich des GBT ist die Überwachung der Stauanlagen gewährleistet. Die Organisation ist eingesetzt und funktioniert effizient. Im Bereich des LBT wird im Jahr 2005 die Schlussmessung bei der Talsperre Ferden durchgeführt.
Bestellungen und Projektänderungen	mittel	mittel	Das BAV setzt weiterhin auf ein rigides Bestellwesen. Bestellungen bei den Erstellern werden nur aufgelöst, wenn diese die Kosten vorgängig ermittelt haben. Vom Ersteller wird ein gesetzeskonformes und dem Stand der Technik entsprechendes Auftragsprojekt erwartet. Zudem sind die betroffenen Gemeinden und Kantone in die Planung früh einzubeziehen (Uri, Ceneri). Die über das Änderungswesen beantragten termin- und/oder kostenrelevanten Projektänderungen werden vom BAV kritisch hinterfragt und auf ihre Ursache und Nachvollziehbarkeit beurteilt.
Bahntechnik nicht für Inbetriebnahme bereit – Lötischberg – GBT / CBT	gross klein	gross klein	Betreffend des Inbetriebnahme-Risikos der Achse Lötischberg haben die Verwaltungsräte BLS AT und BLS auf Anfrage des BAV die Bereitstellung von zusätzlichen Management-Ressourcen zugesichert. Die Projektorganisation der Inbetriebsetzungsphase wurde gemeinsam verbessert und Massnahmen zur Optimierung der Zusammenarbeit zwischen der BLS AT und der BLS durchgeführt. Im 1. Quartal 2005 wird eine TBT-AT-Prüfung bei der BLS AT und der BLS durchgeführt und die verbleibenden Risiken der Inbetriebnahmephase (u.a. Logistik und Schnittstellen) neu eingeschätzt. Für die Achse Gottthard hat das TBT-AT im Prüfbericht mehrere Empfehlungen festgehalten. Diese Empfehlungen wurden von der ATG aufgenommen.
Entwicklung der Bahntechnik (Anforderungen/Technologie) – Lötischberg – GBT / CBT	klein mittel-gross	klein mittel-gross	Das BAV prüft 2005 das im Januar eingereichte Bauprojekt Bahntechnik GBT auf Bestellungskonformität. Beim Vorliegen des Analyseergebnisses werden Massnahmen festgelegt.
Schnittstelle Ersteller – Betreiber und Betriebsbewilligung kann nicht erteilt werden	klein-mittel	klein-mittel	Das BAV hat zwei Arbeitsgruppe AG-IBN (L und G) eingesetzt, der SBB die Systemführerschaft ETCS Level 2 übertragen und die Verwaltungsräte der BLS AT und der BLS eingebunden. Im 1. Quartal 2005 wird auf der Achse Lötischberg eine Prüfung durchgeführt, um die Gefahr zu konkretisieren. Mit dem vorgesehenen Ablauf wird der Prozess systematisiert. Das BAV definiert für beide Achsen die Schnittstellen und überprüft die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Aspekte mit den künftigen Betreibern.

Risikobereich	Einschätzung		Massnahmen
	Kosten	Termine	
Gefahren			
Kostenauswirkung von Massnahmen zur Einhaltung der Terminziele	mittel-gross	mittel-gross	Das BAV hat die Ersteller aufgefordert, diese Zielkonflikte so zu lösen, dass ein optimales Kosten/Nutzen-Verhältnis erreicht wird. Auf der Achse Löttschberg wird im März 2005 eine Prüfung durchgeführt mit Fokus auf die Beschleunigungsmassnahmen.
Chancen			
Baugrund besser als prognostiziert	klein-mittel	klein-mittel	Die Ersteller haben den Auftrag, die geologischen Chancen zu nutzen und die finanziellen Auswirkungen transparent darzulegen. Beim GBT betrifft dies insbesondere die Vortriebe ab Sedrun, wo die geologischen Verhältnisse bisher generell besser waren als erwartet, und in geringerem Ausmass auch die Vortriebe ab Amsteg.
Zusätzliche Kompensationen möglich	klein	klein	Die Ersteller haben den Auftrag, das Projekt systematisch nach möglichen Kompensationen zu überprüfen. Die von den Erstellern eingereichten Kompensationsanträge werden vom BAV geprüft und beurteilt. Für die Achse Gotthard wurde ein Expertenauftrag zur Überprüfung des Umfangs der Tunnelabdichtung eingeleitet.
Verzicht auf Projektteile	mittel	mittel	Das BAV sucht nach Verzichtsmöglichkeiten im Rahmen der Vorlage Gesamtschau zur zukünftigen Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte (ZEB).
Bahntechnik ist früher für Inbetriebnahme bereit	klein	klein	Auf der Achse Gotthard begleitet und steuert das BAV aufgrund des frühen Projektstadiums die Entwicklung und die seitens Ersteller ergriffenen Massnahmen. Auf der Achse Löttschberg wird im Rahmen von G7 eine Prüfung durchgeführt. Die ATG erachtet es als Möglichkeit, die Inbetriebnahmephase auf rund ein halbes Jahr zu verkürzen.
Betriebsbewilligung erfolgt früher als geplant	klein	klein	Um die Chancen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Basistunnels zu nutzen hat das BAV ständige Arbeitsgruppen für die Inbetriebnahme eingesetzt (AG-IBN-G/L).

Übersicht über die Feststellungen, Beurteilungen und Empfehlungen der NAD in Tätigkeitsberichten 1999–2003

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Oberaufsicht Parlament	2003	Die NAD ist das Aufsichtsgremium des Parlaments und prüft unter anderem, ob und in welchem Mass der Bundesrat, das UVEK und das BAV ihre strategische und operative Aufsicht auf Behördenstufe wahrnehmen. Der NAD stehen keine Entscheid- oder Weisungsbefugnisse zu. Sie kann an die Adresse des Bundesrates, der zuständigen Verwaltungsstellen des Bundes sowie der Erstellergesellschaften Beanstandungen und Empfehlungen richten. Mit Empfehlungen und Beanstandungen übernimmt sie keine direkte Verantwortung.	F		BR Bundesbehörden Ersteller	Feststellung der rechtlich festgelegten Abgrenzung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten (Die Feststellung ist in jedem Tätigkeitsbericht der NAD aufgeführt.) Es sind keine weiteren Massnahmen erforderlich.
	2002	Im Auftrag der Finanzkommission des Ständerates prüfte die NAD die Frage der Ausgestaltung, der Wirksamkeit und der Effizienz des Aufsichtssystems im NEAT-Bereich. Sie kam zum Schluss, dass mit der strikten Anwendung und Befolgung der vorhandenen Instrumente eine wirksame Aufsicht gewährleistet wird. Für eine Umgestaltung der Bundesaufsicht durch das BAV bzw. der parlamentarischen Oberaufsicht durch die NAD besteht zum heutigen Zeitpunkt kein Handlungsbedarf.	F	B	FK, GPK, KVF (FinDel)	Die Regelung wurde sinngemäss in die Handlungsgrundsätze der KPA vom 6. Dezember 2004 über die Arbeitsweise und Koordination der Oberaufsicht über die NEAT aufgenommen.
		Die NAD befasst sich im Kernbereich ihrer Tätigkeit namentlich mit den Projekten der NEAT 1, Phase 1 und 2. Dabei setzt sie sich nicht nur mit dem Bau an und für sich auseinander, sondern ebenso mit den Anforderungen, die ein zukünftiger sicherer Betrieb an die heutige Planungs- und Bautätigkeit stellt. Sie beschäftigt sich zudem gestützt auf ihre begleitende Oberaufsichtskompetenz auch mit Fragen, die an den Schnittstellen zu ihrer Kernaufgabe liegen (systembedingte Zusammenhänge mit den übrigen FinöV-Projekten, insbesondere über den FinöV-Fonds; Respektierung des Willens des Volkes und Parlaments, namentlich bei Zusatzwünschen, die über	F			

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
		die beschlossenen und zurückgestellten Projektteile der NEAT hinausgehen). Sie legt Wert darauf, den Verantwortungsbereich des Bundesrates zu respektieren, möchte es jedoch nicht unterlassen, ihre Stammkommissionen, die sich mit der Behandlung anstehender Botschaften und der Genehmigung diesbezüglicher Kredite auseinanderzusetzen werden, auf bereits gefällte Vorentscheide und die eingeschlagene Stossrichtung hinzuweisen.				
	1999	In Berücksichtigung der Gewaltentrennung zwischen Verwaltung und Parlament sowie der unabhängigen Berichterstattung durch die EFK wird die NAD inskünftig den Beizug externer Experten in Betracht ziehen.	F			Für einzelne Themenbereiche und Sitzungen wurden externe Experten beigezogen.
Aufsicht						
Aufsicht Bundesrat	2003	Die unmittelbare Aufsicht bleibt Aufgabe des Bundesrates bzw. des UVEK und des BAV. Diese haben die Pflicht, ihre Aufsichtsaufgaben vollumfänglich wahrzunehmen.	F		Bundesrat UVEK AV	Feststellung der rechtlich festgelegten Abgrenzung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten (Die Feststellung ist in jedem Tätigkeitsbericht der NAD aufgeführt.) Die Anpassung erfolgt nach Abschluss der Beratung der Botschaft FINIS im Parlament in der 2. Hälfte 2005. Die NEAT-Controlling-Weisung wurde Anfang 2004 ergänzt und konkretisiert. siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
Aufsicht und Steuerung UVEK – AlpTransit-Vereinbarungen	2003	Die Rückzahlung der verzinsslichen Darlehen durch die Bahnen ist ein zentraler Punkt der AlpTransit-Vereinbarungen mit den Erstellern und Bahnen. Bis zur Abklärung der Wirtschaftlichkeit und Folgekosten der FinöV-Projekte wird die Anpassung der Vereinbarungen vom BAV zurückgestellt.	F			
– NEAT-Controlling-Weisung (NCW)	2003	Der Vorsteher UVEK bestätigte im Rahmen einer ausführlichen Aussprache vom 19. Februar 2004 die Notwendigkeit, mit geeigneten Massnahmen den Controlling-Prozess so zu verstärken, dass Ereignisse, die zu höheren Mehrkosten führen können, frühzeitig auf Stufe des Departements, des Bundesrates und der parlamentartischen Aufsicht diskutiert werden können.	F			

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
		Die NAD ist aufgrund der Erfahrungen der vergangenen fünf Jahre der Ansicht, dass sich die bestehende Struktur der Projektsteuerung und des Controllings auf Behördenstufe, wahrgenommen durch das BAV, grundsätzlich bewährt hat und keiner strukturellen Änderung bedarf. Vielmehr sind die bestehenden Aufsichts- und Steuerungsinstrumente – namentlich die NEAT-Controlling-Weisung (NCW) – konsequent umzusetzen und allenfalls zu präzisieren. Das BAV wurde vom Bundesrat beauftragt, die Vorgaben für die Ereignismeldungen der Erstellergesellschaften ATG und BLS AT, die insbesondere die Kosten und Finanzen betreffen, weiter zu präzisieren. Die Ansicht der NAD deckt sich in diesem Punkt mit der Beurteilung des Bundesrates in seinem Zusatzbericht zur NEAT-Botschaft vom 7. April 2004. Darin wird festgehalten, dass sich die Projektsteuerung und das strikte Kosten-Controlling bei der NEAT mit der halbjährlichen Berichterstattung grundsätzlich bewährt haben. Er ist der Ansicht, dass zusammen mit einer Präzisierung und kohärenten Anwendung der Ereignismeldung die zeitgerechte Erfassung des aktuellen Projektstandes zwischen den Berichtsperioden sichergestellt sei.	F	B	Bundesrat UVEK BAV	Die NEAT-Controlling-Weisung wurde Anfang 2004 ergänzt und konkretisiert. Anpassung der NCW Anfang 2004.
	2002	Die NAD nimmt befriedigt zur Kenntnis, dass die NCW vollständig erstellt wurde und ständig verbessert wird. Die NAD hat mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass die Erstellergesellschaften die NCW aktiv anwenden und die Prüfungen der Einhaltung der NCW gute Resultate zeigen.	F	B	FK, GPK, KVF (FinDel)	Die Kommissionen haben keine weitergehenden Massnahmen zu treffen.
	2001	Für die NAD ist die rasche Vervollständigung der NCW nicht zuletzt auch deshalb ein wichtiges Anliegen, da die Ersteller deren Vorgaben laufend umsetzen und einhalten müssen. Die NAD wird prüfen, ob die Vervollständigung fristgerecht und umfassend erfolgt.	F	B		siehe Ausführungen unter 2002 und 2003
	1999	Bei der Beratung der Standberichte stellte die NAD fest, dass bei den von der ATG verarbeiteten Daten auf Grund von Informatikproblemen und Personalengpässen Fehler bei den Vergabewerten auftraten. Sie nahm dies zum Anlass, die Umsetzung der NCW bei der ATG genauer unter die Lupe zu nehmen.	F			siehe Ausführungen unter 2001, 2002 und 2003

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
		Ähnliche Probleme bei den Vergabewerten und den Indexsteuerungsberechnungen zeigten sich auch bei der BLS AT.				
Informations-Strategie						
Informationsfluss von Aufsicht zu Oberaufsicht	2003	Die NAD forderte das UVEK und BAV auf, die Abläufe zu überprüfen und zu verbessern, um für die Zukunft sicherzustellen, dass die für die parlamentarische Aufsicht unverzichtbaren und wesentlichen Informationen direkter und schneller vorliegen. Sie konnte mit Befriedigung zur Kenntnis nehmen, dass der Bunderrat in seinem Zusatzbericht vom 7. April 2004 für Phasen mit parallel laufenden politischen Prozessen (z.B. parlamentarische Behandlung von Zusatzkrediten) eine Intensivierung der Informationsfähigkeit von Bund und Erstellen gegenüber der NAD vorsieht. Das BAV leitet in Zukunft alle Ereignisberichte der Ersteller sofort via Sekretariat der NAD an deren Präsidenten weiter. Der Präsident entscheidet über das weitere Vorgehen. Das BAV wurde beauftragt, für derartige Fälle die Kommunikation zwischen dem Bund und den Erstellern im Rahmen der NEAT-Kommunikations-Strategie (NKS) enger aufeinander abzustimmen.	F	B	UVEK BAV	Die Beschleunigung des Informationsflusses wurde mit der sofortigen Zustellung aller Ereignisberichte und Medienmitteilungen an alle Mitglieder der NAD umgesetzt siehe auch Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
Kommunikations-Strategie von Bundesbehörden und Erstellern						
Kommunikations-Strategie der NAD						
		Die NAD selbst verfügt als parlamentarisches Oberaufsichtsgremium über eine eigene Informationshoheit. Ihre Kommunikation orientiert sich an ihrem Auftrag durch das Parlament und erfolgt aus der politisch-strategischen Sicht der Finanzoberaufsicht und der Verwaltungskontrolle. – In 1. Priorität informiert sie deshalb die Stammkommissionen im Rahmen regelmässiger mündlicher Berichterstattungen der Doppe lmitglieder über ihre Feststellungen und Empfehlungen. – Gegenüber der Öffentlichkeit verfolgt sie eine frühzeitige, sachliche, offene und aktive Informationspolitik – Die Orientierung über das Gesamtprojekt, technische Fakten und Entscheidungen der Behörden sind aus ihrer Sicht in erster Linie Sache des BAV, UVEK oder Bundesrates.	F		BAV (Ersteller)	Die Anpassung der NKS ist im Jahre 2004 erfolgt. Die Regelung wurde sinngemäss in die Handlungsgrundsätze der KFA vom 6. Dezember 2004 aufgenommen.

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Berichterstattung: Abgrenzung der Zuständigkeiten	2003	<ul style="list-style-type: none"> Die Bewertung dieser Punkte ist aus Sicht der parlamentarischen Oberaufsicht Sache der NAD. Schliesslich behandelt sie Schreiben von Privatpersonen und Organisationen aus der strategischen Sicht der Finanzoberaufsicht und der Verwaltungskontrolle. <p>Das BAV ist für die Verfassung, Veröffentlichung und Erläuterungen ihrer Standberichte zuständig, die NAD für dessen Behandlung und Bewertung zuhanden der Stammkommissionen bzw. des Parlaments.</p>	F		BAV	Das BAV veröffentlicht seine Standberichte seit Herbst 2003 in eigener Verantwortung.
	Berichterstattung: Koordination	2003	<p>Aufgrund der positiven Erfahrungen, welche die NAD mit der zeitgleichen Behandlung des Tätigkeitsberichts und des NEAT-Standberichts des BAV gemacht hat, schlägt sie den Stammkommissionen vor, dieses Vorgehen auch in den kommenden Jahren anzuwenden.</p> <p>Der Vorteil liegt insbesondere darin, dass die Informationen im Standbericht des BAV und deren Bewertung im Tätigkeitsbericht der NAD aktuell und miteinander kohärent sind.</p>	B	FK, GPK, KVF (FinDel)	Die Regelung wurde in die Handlungsgrundsätze der KPA vom 6. Dezember 2004 aufgenommen und um die die Bestimmung ergänzt, dass die Aufsichtskommissionen über den Tätigkeitsbericht in den Räten berichten.
Berichterstattung: Standberichte	2002	Auf Empfehlung der NAD hat das BAV im Bereich der Informationsaufbereitung die Kompensationsmassnahmen im letzten Standbericht erstmals vollständig, einheitlich und übersichtlich ausgewiesen.	F			Die Auflistung und Ausweisung der Kompensationsmassnahmen erfolgt in jedem NEAT-Standbericht des BAV
	2001	<p>Anfang 2001 konnte die NAD den NEAT-Standbericht über das 2. Semester 2000 wieder nur mit Vorbehalten zur Kenntnis nehmen. Sie vermisste erneut die für ihre Oberaufsichtstätigkeit nötige detaillierte Darstellung der Kosten und Finanzdaten. Unbefriedigt zeigte sie sich namentlich darüber, dass die Berichterstattung der Ersteller an das BAV - trotz professionellem und zeitintensivem Einsatz aller Beteiligten - noch nicht allen Anforderungen der NCW entsprach. Im Rahmen eines Besuchs bei der ATG in Luzern liess sie sich am Beispiel der ATG von den zuständigen Stellen über die Gründe der Schwachstellen und über die Massnahmen zu deren Behebung</p>	F	B	BAV (Ersteller)	siehe Ausführungen unter 2002 und 2003

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
		informieren. Die NAD unterstrich, dass die grosse Bedeutung der NFAT-relevanten Informationsverarbeitung im BAV bedingt, dass diese als Chefsache angesehen und entsprechend gesteuert und überwacht werden muss. Sie konnte feststellen, dass die erste Phase der Grunddatenbereinigung Mitte 2001 planmässig abgeschlossen wurde und die Behebung aller Schwachstellen bis im Frühjahr 2002 als realistisch eingestuft werden kann.				
	2000	Im Jahre 1999 berichtete die NAD über fehlerhafte und unvollständige Daten zu den Vergabewerten in den Standberichten. Sie stellt fest, dass die Informatiklösungen der Erstellergesellschaften für den Datentransfer noch immer nicht voll funktionsfähig sind. Die Ersteller garantieren, dass die Datentransfers zum Bundesamt für Verkehr bis Ende des Berichtsjahrs funktionieren und die vollständigen und korrekten Daten für die Erstellung des Standberichts über das 1. Semester 2001 verfügbar sein werden.	F	B	BAV (Ersteller)	siehe Ausführungen unter 2001, 2002 und 2003
Projektorganisation	2002	Die NAD teilt die Ansicht der EFK, dass eine Organisationsstruktur ohne Trennung von Projektierung und Bauleitung ein gut funktionierendes Internes Kontrollsystem erfordert. Sie nahm zur Kenntnis, dass aufgrund der vorgenommenen Beurteilung diese Voraussetzungen bei der ATG erfüllt und die Verantwortlichen sich deren Bedeutung bewusst sind. Zusammenfassend kann beiden Erstellern ein professionelles Risikomanagement auf der Grundlage der NCW attestiert werden. Die NAD setzte sich in der Berichtsperiode dafür ein, dass bei der Wahl von Mitgliedern des Verwaltungsrates vermehrt auf das Verständnis für den öffentlichen Auftraggeber geachtet wird. Sie müssen ein Gespür dafür besitzen, dass ihre Aktiengesellschaften - trotz ihrer privatrechtlichen Ausgestaltung - mit Steuergeldern arbeiten und die öffentliche Hand legitimerweise präzisen Aufschluss über deren Verwendung verlangt. Das UVEK hat die Empfehlung aufgenommen und das Anforderungsprofil ergänzt. Verwaltungsratsmitglieder müssen über Verständnis dafür verfügen, dass dieses Werk mit öffentlichen Geldern finanziert wird, der Bund Aufsichtsfunktionen wahrnimmt und das Parlament das Projekt eng begleitet.	F	B	UVEK	Mit der Wahl der neuen Verwaltungsratspräsidenten ATG und BLS AT entsprachen das UVEK bzw. die Bahnen als deren 100%-ige Aktionäre dem Anliegen der NAD.

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
	2002	Mit Befriedigung nahm die NAD zur Kenntnis, dass der Verwaltungsrat gegen Ende der Berichtsperiode eine Reorganisation der Geschäftsleitung beschlossen hat. Diese besteht ab dem Jahr 2002 neu aus fünf Mitgliedern, die alle wesentlichen Kernaufgaben der ATG vertreten. Die Reorganisation schafft nach Ansicht der NAD die nötige Voraussetzung, damit nach dem Übergang von der Planung zur langen Ausführungsphase des Gotthard-Basistunnels das projektspezifische Wissen und die Verantwortung breiter abgestützt werden. Die NAD erachtet die Honorare der Verwaltungsratsmitglieder der ATG und der BLS AT im Quervergleich mit gleichwertigen Aktiengesellschaften als angemessen und sieht keinen weiteren Handlungsbedarf.	F	B		
	2000	Bei den untersuchten Risikopotenzialen und Schwachstellen, namentlich im Bereich des Vergabewesens und der Informatik bei den Erstellergesellschaften, konnte sie sich vergewissern, dass die notwendigen Verbesserungsmaßnahmen in die Wege geleitet wurden.	F			Die NAD erkennt keinen weiteren Handlungsbedarf. siehe Ausführungen unter 2002 und 2003
Leistungen/Werke						
Abgrenzung 1. und 2. Phase NEAT	2001	Die NAD hatte bereits früher auf die Respektierung der rechtlichen Schranken für den Fall einer vorgezogenen Realisierung von grösseren Projektteilen der 2. Phase hingewiesen. Die von Volk und Parlament beschlossene Etappierung und die Bevorschussungslimite von 4,2 Milliarden Franken im FinöV-Fonds müssen eingehalten werden. Zudem muss die zeitgerechte Verwirklichung der über den FinöV-Fonds finanzierten Projekte, insbesondere diejenigen der ersten NEAT-Phase, gewährleistet sein.	F	B	Bundesrat BAV	Eine Privatfinanzierung des Zimmerberg-Basistunnels kam nicht zustande. Ein vorgezogener Ausbau der zweiten Röhre des Lötschberg-Basistunnels wurde vom BAV abgelehnt.
	1999	Die NAD stellt sich auf den Standpunkt, dass eine Vorverschiebung von Projekten eine Änderung der in Artikel 10 ^{bis} des Alpentransitbeschlusses festgeschriebenen Etappierung und gegebenenfalls eine Änderung des in Artikel 6 Absatz 2 des FinöV-Fonds festgehaltenen Bevorschussungslimite voraussetzt. Dieser Entscheid ist allerdings dem Parlament vorbehalten.	F	B	Bundesrat BAV	Eine Privatfinanzierung des Zimmerberg-Basistunnels kam nicht zustande.

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Gotthard-Achse: – Linienführung Uri – Berg lang Uri	2003	<p>Zu Bedenken gibt die Kostenentwicklung für den Bereich Uri (Gotthard Nord und Ersfeld) Anlass. Obwohl sich dieser Projektteil noch in der Planungsphase befindet, ist eine stetige Erhöhung der massiven Endkosten festzustellen. Insgesamt wurden dem BAV bereits Projektänderungen mit Mehrkosten von rund 483 Millionen Franken (Stand Auflageprojekt) berichtet. Dies entspricht ungefähr 65 Prozent der ursprünglichen Kostenbasis für Abschnitt Gotthard Nord und für Teilschnitt Bauarbeiten Ersfeld (rund 740 Millionen Franken). Die dazugehörigen Details liegen der NAD noch nicht vor. Sie müssen durch die ATG aufgearbeitet und plausibilisiert werden.</p> <p>Die Verzögerungen, die im Abschnitt Gotthard Nord bisher eingetreten sind, und die Etappierung der Genehmigungen haben Mehrkosten - insbesondere im Bereich der Materialbewirtschaftung - zur Folge. Diese Kostenfolgen der Etappierung sind noch nicht genau bezifferbar. Sie sind direkt abhängig von der Verzögerung des Nordteils. Die NAD zeigt sich befriedigt darüber, dass zwischen dem Bund sowie den Behörden und der Bevölkerung des Kantons Uri in einem letztlich konstruktiven Dialog der Weg für eine Verständigungslösung geebnet werden konnte.</p> <p>In diesem Lichte erwartet sie, dass mit der Etappierung der Plangenehmigungsverfügungen nun zusätzliche Terminverzögerungen vermieden werden können und auf die Ausschöpfung von Rechtsmitteln verzichtet wird.</p>	F	B	BAV (ATG)	siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
	2002	<p>Auf Empfehlung der Stammkommissionen und in Fortsetzung ihrer bisherigen Praxis legte die NAD im Jahre 2002 Wert darauf, dass das UVEK und das BAV, begleitend zu den gesetzlich vorgegebenen Verfahren, eine konsensuale Lösung auf politischer Ebene finden. Ziel war es, aufgrund einer umfassenden Informationslage die Auswirkungen auf die Verwirklichung der NEAT in finanzieller und terminlicher Hinsicht beurteilen sowie die Stammkommissionen umfassend informieren zu können.</p> <p>Die NAD prüfte, inwieweit die geltenden Rechtsgrundlagen – im Falle der Linienführung im Kanton Uri insbesondere der Alpentransit-Beschluss, die Etappierung und die gesprochenen Kredite – ein-</p>	F	B	UVEK BAV	siehe Ausführungen in Tätigkeitsbericht 2004.
			F	B	UVEK BAV	Der Bundesrat legt dem Parlament die Vorlage KANSAS vor.

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
		<p>gehalten werden. Sie ist aufgrund der geführten Gespräche der Ansicht, dass der Bundesrat seine Möglichkeiten für eine politische und sachliche, auf lange Frist ausgerichtete Lösung zugunsten des Kantons Uri im Rahmen der geltenden gesetzlichen Bestimmungen und angesichts der heutigen Bundesfinanzlage weitestgehend wahrgenommen hat.</p> <p>Sie betont, dass die weitergehenden Forderungen der Urner Regierung den Rahmen der geltenden Rechtsgrundlagen sprengen und zwingend neue Beschlüsse mindestens des Parlaments erfordern. Der Bundesrat hat die Kompetenz zur raumplanerischen Festlegung der Zufahrtsrecken im Sachplan AlpTransit. Eine Erweiterung des Perimeters, die Aufnahme von neuen Objekten wie auch deren Finanzierung kann nur im ordentlichen politischen Prozess erfolgen. Aufgrund von Art. 8 bis Abs. 2 des Alpentransit-Beschlusses erfordern der Bau und die Finanzierung der nicht finanzierten NEAT-Investitionen separate allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse des Parlaments.</p>				
	2001	<p>Die NAD zeigte sich aufgrund der heftigen Reaktionen auf das im Juni 2001 von der ATC eingeleitete Plangenehmigungsverfahren darüber besorgt, dass dies zu einer weiteren Verzögerung für die Inbetriebnahme der Gotthard-Achse und zu zusätzlichen Kosten führen könnte. Sie setzte sich für eine zeitgerechte und einvernehmliche Lösung ein. Der Departementsvorsteher bekräftigte den politischen Willen des Bundesrates, eine im Interesse der betroffenen Bevölkerung liegende Linienführung und damit eine einvernehmliche Lösung zu finden.</p> <p>Besonderen Wert legt sie darauf, dass namentlich die politischen, finanziellen und zeitlichen Konsequenzen eindeutig evaluiert werden, die mit einer allfälligen späteren Realisierung der Variante «Berg lang» im Anschluss an den Bau des Gotthard-Basistunnels verbunden wären. Eine zusätzliche Verzögerung der Inbetriebnahme der Gotthard-Achse wäre mit weiteren Mehrkosten verbunden.</p>	B	B	UVEK	siehe Ausführungen unter 2002 und 2003
			F	B	UVEK, BAV (ATG)	siehe Ausführungen unter 2001, 2002 und 2003

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Gotthard-Achse: Ceneri	2001	Die NAD nahm zur Kenntnis, dass aufgrund des bundesrätlichen Entscheids für zwei richtungsgereimte Einsparröhren sicherheitsbedingte Mehrkosten von voraussichtlich 519 Millionen Franken (Preisstand 1998) entstehen. Sie weist darauf hin, dass die effektive Kostendifferenz zwischen dieser Lösung und dem ursprünglich vorgesehenen Doppelspurntunnel bei rund 300 Millionen Franken liegt, da nach heutigem Stand der Sicherheitstechnik ein Doppelspurntunnel mindestens durch einen Sicherheitsstollen ergänzt werden müsste. Im Falle des Ceneri hätte ein solcher Dienststollen zu Mehrkosten von rund 200 Millionen Franken geführt, die im Kostenvoranschlag nicht berücksichtigt sind. Die NAD ist der Ansicht, dass die im NEAT-Gesamtkredit nicht enthaltenen Mehrkosten von 519 Millionen Franken durch die im NEAT-Gesamtkredit enthaltenen Reserven abgedeckt werden müssen, sofern sie durch anderweitige Einsparungen nicht kompensiert werden können.	F	B	Bundesrat	siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
Gotthard-Achse: Zimmerberg	1999	Die NAD kam zum Schluss, dass sich eine vorgezogene Realisierung des Zimmerberg隧mels, Teil NEAT, im Rahmen der Bevorschussungsgrenze im FiöV-Fonds halten müsste. Zudem darf sie die zeitgerechte Verwirklichung der über den FinöV-Fonds finanzierten Projekte, insbesondere diejenigen der ersten NEAT-Etappe, keinesfalls gefährden. Mit einem Abzug der Mittel - insbesondere beim Lötschberg-Basistunnel - und einer daraus resultierenden zeitlichen Verzögerung bei der Fertigstellung, entstünden dem Bund schnell markante Minderernehmen durch eine Verzögerung bei der vollen Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).	F	B	Bundesrat BAV	siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
Lötschberg-Achse: Ausbau 2. Röhre	2002	Die NAD wies darauf hin, dass die Notwendigkeit bzw. der Bedarfsnachweis für einen Ausbau der 2. Röhre erst genau geprüft und neben den reinen Baukosten auch die Zinsen in die Überlegungen miteinbezogen werden müssen und insbesondere die Kompetenzen des Parlaments nicht angetastet werden dürfen. Die NAD nahm Kenntnis davon, dass das BAV das Anliegen im Rahmen der Prüfung zu einer Botschaft für die NEAT 2 (KANSAS) einbezieht.	F	B	BAV	Das BAV wies den Antrag der BLS AT im Jahre 2002 ab. In der Frühjahrssession 2005 hat der Nationalrat als Erster die Planungsunterlagen KANSAS beraten; er ist den Anträgen des Bundesrates gefolgt.

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Lötschberg-Achse: Anschluss Frutigen	2001	Die NAD begrüsst grundsätzlich, dass das BAV mit seinem Entscheid dem Wunsch der Behörden und weiten Teilen der betroffenen Bevölkerung nachgekommen ist und damit eine nachhaltige und optimale Lösung gefunden hat. Sie nahm zur Kenntnis, dass mit dem Verzicht auf den Einbau der bahntechnischen Anlagen die bauliche Vorinvestition den Sachplanvorgaben des Bundesrates sowie dem Etappierungsentscheid des Parlaments entsprechen. Sie erwartet, dass die Mehrkosten von 17 Mio. Franken durch Einsparungen in anderen Bereichen der Lötschberg-Achse soweit möglich kompensiert werden.	F	B	BAV BLS AT	Die Kompensationen können die inzwischen aufgelaufenen Mehrkosten nicht aufwiegen. siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
	2000	Bei der Planung des terminkritischen Anschlusses an die Stammlinie im Raum Frutigen zeichnete sich im Jahr 2000 eine optimalere, jedoch bedeutend teurere Gesamtlösung ab. Unter Würdigung der Vorteile der Gesamtlösung und der breiten Akzeptanz in der lokalen Bevölkerung wies die NAD ebenso darauf hin, dass die übergeordneten Interessen - die Respektierung des Grundgedankens einer redimensionierten NEAT, die zeitgerechte Erreichung des Verlagerungsziels im Jahre 2009 und die Vermeidung von Präjudizien für die anderen offenen Anschluss- und Ausbautragen - eine grösstmögliche Einhaltung des Kostenrahmens und eine strikte Trennung des betrieblich notwendigen vom Wünschbaren bedingten. Sie setzt sich dafür ein, dass Vorinvestitionen für einen allfälligen späteren Vollausbau im Rahmen der Minimalvariante nur insoweit verwirklicht werden, dass ein späterer Betrieb auf der Lötschberg-Achse nicht wesentlich beeinträchtigt wird.	F	B	BAV	siehe Ausführungen unter 2001
Kosten						
Kompensationen (Ersteller)	2003	Nach Ansicht der NAD muss der Druck auf die Ersteller, laufend nach neuen Kompensationsmöglichkeiten zu suchen, aufrechterhalten bleiben.		B	Bundesrat UV EK BAV	siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
	2002	Die NAD erachtet es als unabdingbar, dass die in der Alpentransitverordnung (Artikel 2 Absatz 3) und im Alpentransitfinanzierungsbeschluss (Artikel 3 Buchstabe c) vorgesehene Kom-		B	Bundesrat, UV EK BAV	siehe Ausführungen unter 2003

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
		<p>pensionsplanung von allen Verantwortlichen mit vollstem Engagement angegangen wird. Der Druck auf die Verwaltung und die Erstellergesellschaften muss aufrechterhalten werden. Das Kostenmanagement muss strikte sein und alle Kompensationsmöglichkeiten müssen voll genutzt werden. Auf Seiten der Ersteller ist ein striktes Abwehrmanagement gegen Kosten erhöhungen durchzusetzen und es sind wirkungsvolle Kostensteuermassnahmen vorzunehmen.</p>			(Ersteller)	
Vorgaben und Standards (Bundesbehörden)	2003	Die NAD verlangt vom Bundesrat zu überprüfen, welche Standards geändert werden können, um Einsparungen zu erzielen. Über die Ergebnisse ist der NAD zeitgerecht und angemessen Bericht zu erstatten.	B	B	Bundesrat BAV	siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
	2000	Die NAD erwartet vom Bundesrat und den zuständigen Stellen mit Nachdruck, dass die Suche nach Kompensationsmöglichkeiten laufend weitergeführt, das Verfahren für die Genehmigung von Projektänderungen strikte eingehalten und auch eine Anpassung der vom Bund vorgegebenen Standards in die Überlegungen mit einbezogen wird.	B	B	Bundesrat, UVEK BAV (Ersteller)	siehe Ausführungen unter Vorgaben und Standards 2003 sowie unter Kompensationen 2002 und 2003
Verzichtsplanung (Parlament)	2003	In Bezug auf eine Verzichtsplanung sollten im Interesse eines zeitgerechten, sparsamen Ablaufs die Finöv-Projekte grundsätzlich im Rahmen von langfristig ausgerichteten Projektbootschaften (HGV, Bahn 2000 2. Etappe) festgelegt und allenfalls abgeändert werden, nicht in (kurzfristigen) Entlastungsprogrammen ohne Behandlung des Projektzusammenhanges. Die NAD unterstützt das UVEK und das BAV in ihrem Bemühen, die Linienführung des Zimmerberg-Basistunnels und die betriebliche Notwendigkeit eines Hirtzeltunnels im Rahmen der Vorbereitung der Botschaft über die Freigabe der Kredite für die NEAT 1, Bauphase 2, im Hinblick auf kostengünstigere Lösungen rigoros zu überprüfen.	B	B	Vorberatende Kommission KEP	Das Anliegen der NAD wurde der Spezialkommission KEP 03 mittels schriftlicher Stellungnahme mitgeteilt. Das Parlament äusserte sich dazu im Rahmen der Beratung der Botschaft zum Bundesbeschluss über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1.
				B	Bundesrat UVEK BAV	

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Bestellungsänderungen/ Projekterweiterungen	2003	Zu einem Zeitpunkt, in dem es notwendig ist, an anderen Orten Projekte zu verzögern oder zu redimensionieren, muss der Bundesrat alle wichtigen Änderungen bei vom Volk angenommenen Projekten zurückweisen, um keine Präjudizien zu schaffen. Eine Anpassung rechtfertigt sich nur aus Sicherheitsüberlegungen oder aufgrund neuer Techniken im Eisenbahnbereich.		B	Bundesrat	siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
	2002	Um die Einhaltung des Gesamtkostenrahmens zu ermöglichen, sind zukünftig Bestellungsänderungen des Bundes, die zu Mehrkosten führen können, mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu vermeiden. Auf politisch und regional wünschbare, sachlich und finanzziel jedoch nicht tragbare Zusatzbegehren darf nicht eingegangen werden. Bei Bestellungsänderungen, z.B. infolge erhöhter Sicherheitsanforderungen bzw. Anpassungen an den Stand der Technik, sind andere Finanzierungen zu erwägen.		B	Bundesrat BAY	siehe Ausführungen unter 2003
Entlastungsprogramme	2003	Die NAD befasste sich im Berichtsjahr intensiv mit den möglichen Auswirkungen dieser Entlastungsmassnahmen und teilte ihre Schlussfolgerungen den beratenden Kommissionen im Rahmen einer schriftlichen Stellungnahme mit. Sie räumte die Notwendigkeit von Einsparungen für den Bundeshaushalt ein, sah sich jedoch gleichzeitig verpflichtet, die Kommission darauf aufmerksam zu machen, mit welchen Auswirkungen auf das Bauprogramm, die finanzielle Steuerung und die termingerechte Verwirklichung zu rechnen ist.		B	Vorberatende Kommission KEP	Das Anliegen der NAD wurde der Spezialkommission KEP 03 mittels schriftlicher Stellungnahme mitgeteilt.
	2003	Zu beachten sind zudem die bedeutenden Kostenrisiken, welche in der Endkostenprognose und den Mehrkosten nicht enthalten sind. Unter Zugrundelegung dieser Angaben ist eine weitere Erhöhung der Endkostenprognose nicht auszuschliessen. Die NAD weist darauf hin, dass eine Tendenz zur Kostensteigerung weiterhin deutlich wahrscheinlicher ist als die zur Zieleinhaltung erforderliche Kostenreduktion.	F	B		siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
Risikoanalyse Kosten						

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Kredite/ Finanzierung Zusatzkredite	2003	In seinem Zusatzbericht vom 7. April 2004 hält der Bundesrat an seinen Anträgen, u.a. am Zusatzkredit von 900 Millionen Franken, fest. Mit diesem Betrag könnten die Arbeiten der kommenden vier Jahre finanziert werden, vorausgesetzt, es tritt keine Häufung von Ereignissen ein, die nicht in der aktuellen Risikoabschätzung enthalten sind. Mit diesem Antrag hält der Bundesrat an seiner Praxis fest, den finanziellen Rahmen eng und den Kostendruck hoch zu halten. Diese Ansicht wurde von der NAD bisher mehrheitlich geteilt.	F	B		siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
	2002	Sollte die vollständige Nutzung der Kompensationsmöglichkeiten, die Verstärkung und Umsetzung der Verzichtspotenziale und die Überprüfung von Projekten der noch nicht freigegebenen Bauphase NEAT 1, Phase 2, den finanziellen Handlungsspielraum nicht wieder erweitern, muss der Bundesrat – nach Ansicht der NAD – dem Parlament eine Botschaft für einen Zusatzkredit vorlegen.		B	Bundesrat	Das Parlament äusserte sich dazu im Rahmen der Beratung der Botschaft zum Bundesbeschluss über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1. Das Parlament äusserte sich dazu im Rahmen der Beratung der Botschaft zum Bundesbeschluss über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1.
		Die NAD hat Kriterien erörtert, an denen sich der Bundesrat bei der Wahl des «richtigen» Zeitpunkt als Minimalanforderung orientieren muss: Die Handlungsfreiheit des Parlaments muss im Rahmen seiner umfassenden Finanzkompetenz so weit als möglich erhalten bleiben. Es darf deshalb nicht ohne Not so lange gezögert werden, dass sich ein Baustopp nur noch durch eine Bewilligung mittels des kreditrechtlichen Dringlichkeitsverfahrens vermeiden lässt.		B	Bundesrat UVEK	
		Unwirtschaftliche Lösungen müssen vermieden werden. Unter keinen Umständen darf es so weit kommen, dass ein Projekt wegen eines zu spät beantragten Zusatzkredits auch nur vorübergehend eingestellt werden muss.				

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
		<p>Verfügt wäre ein Antrag jedoch, wenn lediglich erste Anzeichen auf einen möglichen Zusatzkreditbedarf hinweisen, aber noch keine seriösen Kostenberechnungen und Abklärungen vorliegen. Das Parlament kann seine Finanzkompetenz nur richtig wahrnehmen, wenn es über hinreichende Entscheidungsgrundlagen verfügt. Die nötigen Abklärungen sind in einem solchen Fall umgehend und speeditiv anzugehen.</p> <p>Verfügt wäre ein Antrag auf Bewilligung eines Zusatzkredits jedoch auch, wenn noch nicht ausgeschöpfte Spar- und Kompensationsmöglichkeiten gegeben sind. Das Parlament erwartet von seinen Vollzugsorganen, dass sie alle realistischen Anstrengungen unternehmen, um die Kreditlimiten auch in einem schwierigen Umfeld einzuhalten.</p> <p>Die NAD kam nach eingehender Diskussion zum Schluss, dass ein Zusatzkredit auf den Objektkredit «Reserven», in dem Beststellungsänderungen des Bundes enthalten sind, die am besten geeignete Lösung darstellt.</p> <p>Sie empfiehlt dem Bundesrat, die in der Aussprache mit dem Departementvorsteher UVEK erläuterten Kriterien und Erkenntnisse bei seiner Beschlussfassung zu berücksichtigen.</p> <p>Die NAD kam zum Schluss, dass die Kreditverweigerung zum NEAT-Gesamtkredit durch den Bundesrat rechtlich genügend abgestützt ist und die Überführung transparent erfolgte. Die NAD begrüsste die Festlegung eines realitätsnäheren Teuerungsindex. Sie stellt fest, dass sich die marktbedingte Teuerungsentwicklung im Tunnelbau seit 1999 markant beschleunigt hat.</p>				
Kreditverweigerung und Teuerungsindex	2001		F	B		siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
	2000	<p>Klarheit über den wirklichen Teuerungsverlauf wird erst die Ablösung des für den Bau der NEAT ungeeigneten ZIW durch einen neuen Index für den Untertagebau bringen. Die NAD hat den Evaluationsprozess der Verwaltung eng begleitet. Der neue Index soll in der ersten Hälfte 2001 operabel sein und die Teuerung im Tunnelbau auf Grund der Differenz zwischen den Kostenvoranschlägen und den marktbedingten Vergabepreisen der Werkverträge erfassen.</p> <p>Für die NAD ist entscheidend, dass damit eine klare und für die politische Arbeit der Aufsichtsbehörden wesentliche Trennung der Mehrkosten auf Grund von Projektänderungen (Mengenänderungen)</p>	F	B	BAV EFV	siehe Ausführungen unter 2001

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Zahlungskredit- erhöhung durch Bun- desrat	2001	und dem teuerungsbedingten Mehraufwand auf Grund von echten Preisänderungen ermöglicht wird. Gemäss Fondsreglement kann der Bundesrat, wenn die Arbeiten rascher als geplant ausgeführt werden und die Kosten sich erwartungsgemäss entwickeln, den im laufenden Jahr für das betreffende Projekt bewilligten Zahlungskredit um bis zu 15 Prozent erhöhen. Die NAD stellte fest, dass die Voraussetzungen für eine Freigabe durch den Bundesrat erfüllt waren und mit der Aufstockung drohende Liquiditätsengpässe vermieden werden konnten.	F	B		siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
Kreditsteuerung	2003	Die NAD weist darauf hin, dass bis zur Freigabe der beantragten finanziellen Mittel für die NEAT I Phase 2 durch das Parlament bzw. den Bundesrat keine finanziellen Mittel verpflichtet werden dürfen, welche die zur Verfügung stehenden Kredittranchen übersteigen.	F	B	BAV	Bisher konnten Engpässen bei der Freigabe von Zahlungskrediten durch die rechtzeitige Bewilligung bzw. Freigabe von Verpflichtungskredittranchen begegnet werden.
Paradigmawechsel	2003	Die NAD stellt fest, dass in der Berichtsperiode erstmals ein Finanzierungsproblem aufgetreten ist. Sie legt grossen Wert darauf, dass dieses Problem innert angemessener Frist angegangen wird. Die NAD erwartet, dass ihr bis Ende der kommenden Berichtsperiode (Ende 2004) über die Lösung dieses Problems Bericht erstattet wird.	F	B	UVEK BAV	Das Parlament äusserte sich dazu im Rahmen der Beratung der Botenschaft zum Bundesbeschluss über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT I.
Finanzierungs- bedarf	2003	Der zusätzliche Finanzierungsbedarf für die NEAT beträgt in Bezug auf die Summe von Gesamtkredit und beantragtem Zusatzkredit rund 200 Millionen Franken (Stand Ende 2004).	F			siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
LSVA-Erhöhung	1999 bis 2003	Sie erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass die Erhebung der vollen LSVÄ frühestens ab dem Tag der Inbetriebnahme des ersten Basisstunnels und spätestens 2008 erhoben werden kann.	F			siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
	2003	Die NAD befasste sich im Berichtsjahr intensiv mit den möglichen Auswirkungen des Entlastungsprogrammes 03 und teilte ihre Schlussfolgerungen den vorberatenden Kommissionen im Rahmen einer schriftlichen Stellungnahme mit. Sie räumte die Notwendigkeit von Einsparungen für den Bundeshaushalt ein, sah sich jedoch gleichzeitig verpflichtet, die Kommission darauf aufmerksam zu machen, mit welchen Unsicherheiten die Fondssimulationen behaftet sind.	F	B	Vorberatende Kommission KEP	Das Anliegen der NAD wurde der Spezialkommission KEP 03 mittels schriftlicher Stellungnahme mitgeteilt.
FinöV-Fonds	2002	Die Speisung (Finanzierung) des Fonds ist über die in Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 der Bundesverfassung festgelegten Quellen (LSVA, Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer, Kapitalmarkt) grundsätzlich gesichert. Die projektbedingten Mehrkosten und die Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen sind im FinöV-Fonds berücksichtigt und gelten aus der Sicht Ende 2002 als finanziert. Diese Liquiditätsplanung und die Mehrjahresinvestitionsplanung, über welche das BAV halbjährlich im Rahmen seines Standberichts informiert, zeigen, dass sich die Situation beim FinöV-Fonds gegenüber der letzten Berichtsperiode nur leicht verändert hat und nicht als dramatisch eingestuft werden sollte. Sowohl die Finanzierung des Fonds selbst, als auch die Finanzierung der FinöV-Projekte aus den Zahlungskrediten des Fonds gelten aus heutiger Sicht als gesichert. Ein Handlungsbedarf im Bereich der Zahlungskredite besteht nach Ansicht der NAD – im Gegensatz zu den Verpflichtungskrediten – zurzeit nicht.	F	B		siehe Ausführungen unter 2003
	2001	Angesichts des inskünftig äusserst engen Handlungsspielraums, der durch die Bevorschussungslimite des FinöV-Fonds vorgegeben wird, hat die NAD das BAV beauftragt, seine Projektsteuerung gegenüber den Erstelligergesellschaften und die Überwachung des FinöV-Fonds ergänzend zum Hauptinstrument der Kompensationsplanung zu verstärken.	F	B	BAV	Das BAV legt der NAD vor allem bei einer Änderung der Rahmenbedingungen und Annahmen eine aktualisierte Simulation der

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Bundrats-Reserve	2003	Das BAV wird die NAD inskünftig laufend über die aktuellen Simulationen informieren. Reserven zur Deckung möglicher Risiken sind in der Endkostenprognose nicht enthalten.	F			Liquiditätsplanung im FinöV-Fonds vor. siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
	2003 und 2002	Reserven dürfen vom Bundesrat nur freigegeben werden, wenn nachgewiesen ist, dass die Mehrkosten nicht durch Kompensationsmöglichkeiten aufgefangen werden können.		B	Bundesrat	siehe Ausführungen im vorliegenden Tätigkeitsbericht 2004.
	2002	Zudem haben die Ersteller, bei denen die Projektverantwortung liegt, die Interessen des Bundes bei Fragen oder Begehren, die sowohl den Verantwortungsbereich des Bundes als auch jenen der Ersteller tangieren, stärker wahrzunehmen.		B	BAV (Ersteller)	
Wirtschaftlichkeit	2003	Die Fragen der Wirtschaftlichkeit, der Finanzierung der Abschreibungen und zusätzlichen Unterhalts- und Betriebskosten sowie der Verzinsung und Rückzahlbarkeit der am Kapitalmarkt aufgenommenen Darlehen liegen nicht im Kompetenzbereich der NAD. Sie haben jedoch Auswirkungen auf die Beurteilung von Entscheidungen und Entwicklungen beim laufenden Bau der NEAT-Achsen. Die NAD hat von den unerfreulichen Ergebnissen der aktualisierten Wirtschaftlichkeitsstudie und möglichen Lösungen Kenntnis genommen. Da Wirtschaftlichkeitsrechnungen immer innerhalb von gewissen Rahmenbedingungen angestellt werden, die sich mit der Zeit ändern, begrüsst sie es, dass der Bundesrat neue Berechnungen angestellt hat. Die Verkehrspolitik geht heute von anderen Rahmenbedingungen aus als zum Zeitpunkt der letzten Wirtschaftlichkeitsrechnung im Jahr 1997. Ebenso zu berücksichtigen sind Auswirkungen, die sich aufgrund des Entlastungsprogramms 2003 haben bzw. durch Folgeprogramme ergeben können.	F	B	KVF, FK	Das Parlament äusserte sich dazu im Rahmen der Beratung der Botenschaft zum Bundesbeschluss über den Zinssatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1. Die Zuständigkeitsregelung wurde sinngemäss in die Handlungsgrundsätze der KPA vom 6. Dezember 2004 übernommen.

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Termine						
Lötschberg	2003	<p>Die grössten Ungewissheiten liegen nach Ansicht der NAD in der Bahntechnologie. Angesichts der zentralen Bedeutung, welche der Einführung des Zugsicherungssystems ETCS Level 2 und der Umrichtung des Rollmaterials auf Führerstandsialisierung (FSS) für die Erreichung des Terminziels 2007 zukommt, hat die NAD im Berichtsjahr mit den Verantwortlichen des BAV (Besteller), der BLS AT (Ersteller) und der SBB AG (Projektleitung) an jeder Sitzung Aussprachen durchgeführt.</p> <p>Am 12. Mai hat das BAV der Planung einer Rückfallbene mit der Auflage zugestimmt, dass es sich dabei um ein möglichst einfaches System handelt, mit welchem sich mindestens ein Grundangebot für den Güterverkehr realisieren lässt. Gemäss Aussagen der SBB AG muss heute zudem davon ausgegangen werden, dass die Anpassung des Rollmaterials an die neuen Standards zusätzliche terminliche Probleme bieten wird.</p> <p>Die Ersteller beider Basisstunnel haben Steuerungsmassnahmen ergriffen, um eingetretene Terminrisiken zu mindern bzw. Mehrleistung innerhalb des Bauprogramms auszuführen. Diese Massnahmen tragen dazu bei, dass die Erreichung der vereinbarten Terminziele möglich bleibt.</p>	F	B		siehe auch Ausführungen in Tätigkeitsbericht 2004
	2002	<p>Für die NAD ist entscheidend, ob das System für einen rechtzeitigen Einsatz auf der Lötschberg-Achse zur Verfügung steht bzw. mit welchen Mehrkosten gegebenenfalls zu rechnen ist.</p> <p>Die Zeitspanne von gut einem Jahr bis zum Grundsatzentscheid, ob zur Sicherstellung des Betriebes der Lötschberg-Achse neben dem Einsatz einer Führerstandsialisierung (ETCS Level 2) zusätzlich eine konventionelle Signalisation (Ausseinlagen) notwendig ist, muss deshalb voll für vertiefte Abklärungen genutzt werden.</p> <p>Die rechtzeitige Eröffnung der Lötschberg-Achse ist entscheidend für die volle Erhebung der LSWA und damit für Mehreinnahmen in den FinöV-Fonds.</p>	F	B	BAY	

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Gotthard	2003	Die NAD geht per Ende 2003 davon aus, dass die Inbetriebsetzungsphase für den Gotthard-Basistunnel (GBT) – unter Einbezug von Optimierungsmassnahmen – frühestens im Jahr 2014 beginnt. Mit der fahrplamässigen Inbetriebnahme des GBT muss deshalb – unter Berücksichtigung einer vom BAV auf rund ein Jahr geschätzten Dauer für die Inbetriebsetzungsphase – im Jahre 2015 gerechnet werden.	F	B		siehe auch Ausführungen in Tätigkeitsbericht 2004
	2002	Weil der Teilabschnitt Erstfeld auf dem zeitkritischen Weg liegt, wird sich jede Terminänderung direkt auf den mutmasslichen Inbetriebsetzungstermin auswirken. Dem prognostizierten Verzug bis zum Abschluss der Bauarbeiten beim Tunnel in Erstfeld muss mit Steuerungsmaßnahmen entgegen gewirkt werden. Die prognostizierten Verzögerungen beim Abschluss der Bauarbeiten am Basistunnel können bis zum Beginn der Inbetriebsetzungsphase nicht mehr aufgeholt werden.	F			
Übrige Werke	2003	Bei den übrigen Werken (Ausbau Surselva, Anschluss Ostschweiz, Ausbauten St. Gallen–Arth–Goldau, Streckenausbauten übriges Netz) kann aufgrund der aktuellen Prognose davon ausgegangen werden, dass die übergeordneten Termine für den Bau und Betrieb der Hauptachsen eingehalten werden.	F			siehe auch Ausführungen in Tätigkeitsbericht 2004
Risikoanalyse Termine	2003	Für die Inbetriebnahme der Achsen Lötschberg und Gotthard ergibt sich aus Sicht des BAV, somit folgende Genauigkeit der Terminprognose: – Der kommerzielle Inbetriebnahmetermin der Achse Lötschberg (Mai 2007) weist eine Genauigkeit von 0 bis + 1 Jahr auf. – Der kommerzielle Inbetriebnahmetermin der Achse Gotthard (2015) weist eine Genauigkeit von 0 bis + 3 Jahren auf.	F			siehe auch Ausführungen in Tätigkeitsbericht 2004

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
NEAT-Umfeld						
Zulaufstrecken Ausland: Italien	2003	Gemäss Prognose des BAV soll der Verkehr von der Lötschberg-Simplon-Achse von Italien ab dem Jahr 2007 zeit- und qualitätsgerecht abgenommen werden können. Die NAD erwartet, dass sich UVEK und BAV im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels weiterhin mit Nachdruck für die zügige Umsetzung der Massnahmen Italiens zur Verbesserung der Kapazitäten auf der Simplonachse einsetzen. Das BAV hat angekündigt, dass in der kommenden Planungsphase NEAT 2 auch eine Evaluation von Verbesserungen für die Verbindungen mit dem Ausland, namentlich mit Italien erfolgen wird.	F		UVEK, BAV	siehe auch Ausführungen in Tätigkeitsbericht 2004 Der Bundesrat legt dem Parlament die Vorlage KANSAS vor.
	2002	Die NAD besichtigte das Gelände der künftigen Streckenführung südlich von Bodio und den Schweizer Teil der Luinostrasse im Tessin. Des Weiteren traf sich zu einem Gedankenaustausch mit einer Delegation der Tessiner Kantonregierung und sowie einer Delegation der Rete Ferroviaria Italiana (RFI) unter der Leitung von Herrn Ezio Facchin, Direktor RFI Nord-Ost. Schliesslich liess sie sich vom Departementsvorsteher des UVEK und vom BAV über den Stand der Gespräche mit den zuständigen politischen Behörden informieren. Die NAD stellte aufgrund der Ausführungen fest, dass in der Gesamtplanung der RFI für die Schweizer Verkehrspolitik und die NEAT wichtige Bauwerke vorhanden sind, darunter eine Abnehmerstrecke von Chiasso nach Monza. Sie nahm zur Kenntnis, dass die RFI nicht beabsichtigt, den ganzen Güterverkehr über die Luino-Strecke zu führen, sondern nurmehr den Containerverkehr von Norden nach Süden mit einer Fortsetzung von Laveno über Novara bis Genua. Der Nord-Ostverkehr wird ebenfalls um Milano geführt, in diesem Fall jedoch über die Strecke Bellinzona - Lugano. Die Funktionalität des Ceneri-Basistunnels bleibt damit für Teile des Güterverkehrs erhalten.	F	B		
	2001	Die NAD erwartet vom Bundesrat, dass er seine Verhandlungen mit den Nachbarländern – insbesondere mit Italien – im Hinblick auf die rechtzeitige Verwirklichung der ausländischen Zufahrtsstrecken mit		B	Bundesrat	

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Zulaufstrecken Ausland: Deutschland	2003	Nachdruck weiterverfolgt. Sie nahm zur Kenntnis, dass die SBB dem BAV Anfang 2002 eine Studie mit verschiedenen Varianten vorlegen wird. Sie wird sich aufgrund der Folgerungen des UVEK vertieft mit den verschiedenen Optionen und deren Auswirkungen auf die NEAT auseinandersetzen. Die NAD zeigt sich befriedigt über das gute Vorankommen beim Ausbau der nördlichen Zulaufstrecken. Ein Risiko besteht bei der Kreditsprechung auf Deutscher Seite. Sie hat zur Kenntnis genommen, dass im Rahmen der Planungsbotschaft NEAT 2 Verbesserungen für die Anschlüsse im Raum Basel evaluiert werden sollen.	F	B		Der Bundesrat legt dem Parlament die Vorlage KANSAS vor.
Zulaufstrecken Inland (ausserhalb NEAT-Perimeter)	2001	Die NAD stellte fest, dass die längerfristigen Engpässe vor allem in den Agglomerationen und im Zulauf zum Gotthard-Basistunnel liegen werden. Diese Ausbauten sind nicht im derzeitigen Konzept von Bahn 2000, 2. Etappe enthalten. Sie besuchte im September 2001 Teile der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist und liess sich über den Stand der Arbeiten und ihre Bedeutung für die NEAT orientieren.	F			
Verbindungsstrecken: 2002 Kanton Schwyz	2002	Zusammen mit dem UVEK erachtet die NAD den Vorschlag des Kantons Schwyz als einen viel versprechenden Ansatz, da er im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik und verantwortungsvollen Finanzpolitik die Anliegen der Strasse und der Schiene ganzheitlich zu planen beabsichtigt. Die NAD hat von der offenen Informationspolitik und den Vorschlägen des Kantons in wohlwollendem Sinne Kenntnis genommen. Sie begrüsst es, dass der Bundesrat die Ergebnisse seiner weiteren Abklärungen dem Parlament im Rahmen der Botschaften zur NEAT 2 unterbreiten wird.	F	B	Bundesrat	Der Bundesrat legt dem Parlament die Vorlage KANSAS vor.
Verbindungsstrecken: 2002 Kanton Tessin	2002	Im Rahmen ihrer dreitägigen Sitzung auf der Gotthard-Achse im September des Berichtjahres traf sich die NAD mit einer Delegation der Tessiner Kantonsregierung zu einem Gedankenaustausch, an dem unter anderem auch die Frage nach den Verbindungsstrecken - die Umfahrung Bellinzona mit der Querung der Magadinoebene, der Semerinatunnel sowie der Tunnel Riviera und die Ergänzungsstücke zwischen diesen Tunneln - zur Sprache kam.	F			Der Bundesrat legt dem Parlament die Vorlage KANSAS vor.

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Streckenausbauten am übrigen Netz (NEAT-Werk)	2003	Die NAD legt grossen Wert darauf, dass die für den Betrieb der beiden NEAT-Achsen wichtigen Streckenausbauten am übrigen Netz termingerecht auf die Eröffnung der Basisstunnels – vorzüglich auf der Lötschberg-Achse – zur Verfügung stehen. Die Streckenausbauten am übrigen Netz sind auf der Achse Gotthard so zu terminieren, dass sie spätestens auf die Inbetriebnahme des Ceneri-Basisstunnels betriebsbereit sind.		X	BAV (SBB, BLS AT)	
Anschluss an die Stammlinien (innerhalb NEAT-Perimeter)	2003	siehe obenstehende Ausführungen unter Anschluss Frutigen und Anschluss Uri				
Schwerpunkt Geologie						
Geologie	2003	Nach letzten Informationen der NAD zielt die Bewältigung der nicht prognostizierten Störungen in Faido Kostenfolgen von rund 136 Millionen Franken (Preisbasis 1998) nach sich. Dies entspricht knapp 2 Prozent der Gesamtkosten des Gotthard-Basisstunnels. Diese Mehrkosten müssen dem Objektkredit „Reserven“ im NEAT-Gesamtkredit belastet werden. Als Folge der Verzögerungen werden die Zahlungskredite NEAT für den Bereich FinöV-Fonds nicht voll beansprucht werden.	F		FK	siehe auch Ausführungen in Tätigkeitsbericht 2004
Schwerpunkt Vergaben						
Preisabsprachen	2003	Die NAD begleitete in den vergangenen Jahren die Ausschreibungen und Vergaben zu den Losen der NEAT-Werke eng. Nach Abschluss der Vergaben der finanziell gewichtigen Baulose für die Gotthard- und Lötschberg-Basisstunnels setzte sie im Berichtsjahr mit der Konzentration auf die Frage von Preisabsprachen einen neuen Schwerpunkt. Aufgrund von Andeutungen über Preisabsprachen im Zement-Bereich mit grob geschätzten Mehrkosten für den Bund von rund	F	B		

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Vergaben	2002	<p>120 Millionen beauftragte die NAD das BAV, unter Einbezug der Ersteller Vorabklärungen vorzunehmen. Das BAV reichte Anfang Juli 2003 bei der Wettbewerbskommission (WEKO) eine Anzeige bzw. ein Begehren im Sinne von Artikel 26 des Kartellgesetzes ein. Die NAD wird den Themenkreis Preisabsprachen im kommenden Berichtsjahr 2004 weiter als Schwerpunkt verfolgen. In Bezug auf die Vorabklärungen durch die WEKO wartet sie die Ergebnisse der Abklärung ab. Mit den Erstellern werden die Modalitäten der Ausschreibungen und Vertragsfragen erörtert.</p> <p>Die NAD konnte aufgrund der neusten Prüfungen des BAV im Vergabebereich feststellen, dass die Erstellergesellschaften ihr hohes Niveau im Vergabe- und Vertragswesen in der jüngsten Vergangenheit insbesondere bei den grossen Baulosen weiter optimiert haben und die Regelungen des öffentlichen Beschaffungswesen weitgehend respektieren.</p>	F			
Leitlinien	2001	<p>Im Vorfeld der Vergabe des Tunnelbauloses Sedrun zeichnete sich ab, dass die durchschnittliche Offertsumme der in Frage kommenden Angebote zum Tunnelhauptlos Sedrun rund 58 Prozent oder 430 Millionen Franken über dem Kostenvoranschlag von 1991 und damit weit über der in den Leitlinien festgelegten Limite zu liegen kommen würde. Die Intervention der NAD zeigte, dass die Differenz zu rund zwei Dritteln durch die Teuerung aufgrund der angespannten Marktsituation im Tunnelbausektor bedingt ist. Der weitere Drittel basiert auf Projektänderungen und einer gegenüber dem Kostenvoranschlag anderen Risikoeinschätzung durch die Unternehmer. Die NAD gab im Vorfeld der Vergabe ihrer Beunruhigung über die abzeichnende zusätzliche Kostensteigerung Ausdruck. Sie stellte fest, dass sich ihre Anfang 2001 festgelegten Leitlinien als taugliches Frühwarnsystem erwiesen haben. Nach Würdigung aller Umstände und Fakten kam sie zum Schluss, dass keine gesicherten Alternativen, die eine hinreichende Kostenreduktion ermöglichen, erkennbar waren. So hätten ein Verzicht auf den Vortrieb Sedrun, eine Neuausschreibung oder Losverschiebungen unter dem Strich insbesondere zu einer Bauzeitverlängerung geführt, Mehrkosten – vor allem infolge Bauzinsen – verursacht und einen negativen Einfluss auf die bereits abgeschlos-</p>	F			

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
	2000	<p>senen Werkverträge gehabt. Sie nahm zur Kenntnis, dass der zuständige Verwaltungsrat der ATG das Los Mitte Dezember 2001 zum Wert von 1165 Millionen Franken (rund 58 Prozent über dem Kostenvoranschlag 1991) vergeben hat.</p> <p>Die NAD verfolgt die Entwicklung der marktbedingten Teuerung bei der Vergabe der grossen Lose am Gotthard mit grosser Aufmerksamkeit weiter. Für den Fall, dass bei der Vergabe von NEAT-Losen massive Kostenüberschreitungen auftreten sollen, hat die NAD Leitlinien für ihre politische Oberaufsicht verabschiedet.</p>	F			
Schwerpunkt Sicherheit						
Sicherheit	2003	<p>Die NAD unterstützt die weit reichenden Massnahmen der Erstellergesellschaften, die Unternehmen auf eine möglichst optimale Sicherheits- und Gesundheitsvorsorge zu verpflichten und die Arbeiter auf den Baustellen für die Arbeitssicherheit und Gesundheitsvorsorge zu sensibilisieren. Sie erwartet, dass diese Massnahmen weitergeführt werden.</p> <p>Die NAD bedauert diese Todesfälle sehr. Sie fordert, dass die Sicherheitsmassnahmen von allen Beteiligten unter Einbezug der neuesten Erkenntnisse und der gemachten Erfahrungen weiter verbessert und bei der täglichen Arbeit auch eingehalten werden, auch wenn dies manchmal für ein rasches Vortanschreiten der Arbeit hinderlich sein mag.</p> <p>Die NAD erwartet, dass bereits in der Bauphase die Sicherheit des Betriebs der NEAT in die Planungen und Entscheide einbezogen wird, so dass nicht später hohe Sicherheitskosten beim Betrieb anfallen, die bei entsprechenden Massnahmen beim Bau hätten verhindert werden können. Der Sicherheit beim Betrieb ist weiterhin generell eine hohe Priorität einzuräumen.</p> <p>Die NAD stellt fest, dass bezüglich der Sicherheit von Stauanlagen ein wirkungsvolles Frühwarnsystem aufgebaut wurde und nimmt zur Kenntnis, dass sich das Sicherheitsniveau der Stauanlagen gemäss den zuständigen Stellen auf einem sehr hohen Niveau befindet. Die</p>		B	Ersteller	
				B	BAV Seco, Suva	
			F	B	BAV	
	2002	<p>Die NAD stellt fest, dass bezüglich der Sicherheit von Stauanlagen ein wirkungsvolles Frühwarnsystem aufgebaut wurde und nimmt zur Kenntnis, dass sich das Sicherheitsniveau der Stauanlagen gemäss den zuständigen Stellen auf einem sehr hohen Niveau befindet. Die</p>	F			

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
		<p>NAD ist sich aber auch bewusst, dass trotz aller Sicherheitsmassnahmen ein gewisses Restrisiko besteht und immer bestehen bleiben wird.</p> <p>Die NAD vertritt die Auffassung, dass sowohl bei den baulichen Massnahmen als auch bei der Erarbeitung der Sicherheitskonzepte der Sicherheit des Betriebes hohe Priorität eingeräumt wird. Dabei ist zu optimieren zwischen einer möglichst hohen Sicherheit des Betriebs und den beschränkten finanziellen Möglichkeiten.</p> <p>Die NAD bedauert die Unfälle auf den NEAT-Baustellen sehr. Sie unterstützt die Bemühungen der Verantwortlichen zur Gewährleistung und Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsstandards. Sie betont mit Nachdruck die Notwendigkeit, dass der Sicherheit auf den Baustellen auch in Zukunft höchste Priorität eingeräumt werden muss.</p>	F	B	BAV	
	2001	<p>Die NAD legt grossen Wert darauf, dass alle Sicherheitsfragen laufend genau analysiert und die notwendigen Massnahmen und Entscheide frühzeitig getroffen werden. Es muss mit allen Mitteln verhindert werden, dass ein schwerer Unfall eintritt oder die Tunnel wegen Sicherheitsmängel schon bald nach der Eröffnung mit grossen Kosten nachgerüstet werden müssen. Die Delegation ist sich der Schwierigkeiten bewusst, da man hier Neuland betritt und vertiefte Erfahrungen bei Tunnels dieser Länge fehlen. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass ein gewisses Restrisiko auch mit allen technischen und organisatorischen Massnahmen nie ganz auszuschliessen ist.</p>	F	B		
	2000	<p>Für die NAD kommt den für die NEAT vorgegebenen Sicherheitsstandards für Eisenbahntunnels eine zentrale Bedeutung zu. Im Falle von zu erwartenden Mehrkosten und Abklärungen zu möglichen Anpassungen bei den Standards dürfen an den europaweit anerkannten Sicherheitsanforderungen keine Abstriche vorgenommen werden.</p>	F	B	BAV	

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Schwerpunkt Arbeitsbedingungen						
	2003	Die NAD bekräftigt ihre Forderung, dass die gesetzlichen Bestimmungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer unter gebührender Berücksichtigung der Wünsche der Arbeitnehmer und -geber sowie der Praktikabilität eingehalten werden müssen. Sie anerkennt, dass sich alle Beteiligten (Behörden wie Sozialpartner) in konstruktiver Art und Weise um eine optimale Lösung bemühen.	F	B	Seco	
	2002	Die NAD legt Wert darauf, dass der Sicherheit und der Gesundheit der Mitarbeitenden hohes Gewicht beigemessen wird. Sie zeigt sich befriedigt über die Kontrollen und das rasche Reagieren beim Auftauchen von gesundheitsgefährdenden Situationen wie Asbest oder zu hohe Temperaturen. Der Präsident der NAD besuchte die Baustelle und liess sich vor Ort über die Arbeitsbedingungen und Luftqualität auf den Baustellen Ferden und Steg orientieren. Die NAD hielt aufgrund aller ihr vorliegenden Informationen fest, dass auf den NEAT-Baustellen Ferden und Steg keine schwer wiegenden Mängel festzustellen sind und für sie kein Handlungsbedarf besteht. Die NAD ist der Ansicht, dass die geltenden Rechtsgrundlagen für eine korrekte Führung der Baustellen ausreichen. Sie verlangt sowohl von der Erstellergesellschaft als auch den Bauunternehmen die Einhaltung der relevanten Vorschriften und erwartet eine angemessene Kontrolle der Baustellen durch die dafür zuständigen Behörden. Sie erwartet, dass die Sozialpartner zu Lösungen finden, die den Arbeitsfrieden bewahren, so dass die Arbeit auf den NEAT-Baustellen nicht durch Streiks verzögert wird. Die NAD erwartet, dass die rechtlichen Bestimmungen eingehalten werden und dem Schutz der Arbeiter hohes Gewicht beigemessen wird. Sie befürwortet pragmatische Lösungen, welche die nachvollziehbaren Wünsche der Arbeiter (Besuch der Familie) berücksichtigen,	F	B	Ersteller Seco, Suva	
				B	Seco	

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
		solange sie sich innerhalb des rechtlich zulässigen Rahmens bewegen. Die NAD bedauert die Unfälle auf den NEAT-Baustellen sehr. Sie unterstützt die Bemühungen der Verantwortlichen zur Gewährleistung und Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsstandards. Sie betont mit Nachdruck die Notwendigkeit, dass der Sicherheit auf den Baustellen auch in Zukunft höchste Priorität eingeräumt werden muss.		B	Seco, Suva	
	2001	Im Bereich der Arbeitsbedingungen auf den NEAT-Baustellen stellt die Delegation fest, dass weiterhin Mängel in der Umsetzung der rechtlichen und vertraglichen Rahmenbedingungen bestehen, obwohl bestimmte früher festgestellte Missstände geahndet und behoben werden konnten. Die Paritätische Kommission Untertagbau (PK-UT) und die kantonalen Arbeitsinspektorate intensivierten im Jahre 2001 ihre regelmässigen Kontrollen. Die Kantone sind betreffend Arbeitnehmerschutz bei der NEAT aktiv und der Informationsfluss ist gewährleistet. Dennoch reichen die personellen Kapazitäten der Kantone zur Vollzugskontrolle des Arbeitssgesetzes nicht aus. Die NAD macht erneut darauf aufmerksam, dass sie die strikte Einhaltung der gesetzlichen und arbeitsvertraglichen Bestimmungen erwartet. Im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen befürwortet sie vertretbare pragmatische Lösungen, beispielsweise bei den besonderen Arbeitszeitmodellen. Sie ist der Auffassung, dass die Kontrolle des Vollzugs des Arbeitssgesetzes auf allen Stufen ausreichend sichergestellt sein muss. Sie unterstützt deshalb das entschiedene Vorgehen der Behörden und der PK-UT bei Verstössen sowie die harte Haltung des BFA in gegen das Ausländerrecht ausdrücklich. Nach Auffassung der SUVA genügt das in der Schweiz vorhandene rechtliche Instrumentarium, um gegenüber den im Ausland domizilierten Unternehmen, welche in der Schweiz Arbeitsaufträge ausführen und dafür Arbeitskräfte einsetzen, einen ausreichenden Versicherungsschutz ihrer Arbeitnehmenden durchzusetzen.		B	Seco (Kantone)	
				B	BAV Seco, Suva Ersteller (Kantone)	
				B	BFA	
				B	Suva	

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
Schwerpunkt Inbetriebnahme						
Betrieb	2003	Die NAD erwartet, dass alle zuständigen Stellen dafür besorgt sind, dass in allen Fällen ein ausreichender Versicherungsschutz gewährleistet ist. Sie legt Wert darauf, dass nicht durch unterschiedliche Versicherungsdeckungen Wettbewerbsverzerrungen entstehen.	F			
		Die NAD hat auch davon Kenntnis genommen, dass die Finanzierung des Betriebs nicht über Mittel des FinV-Fonds erfolgen soll. Diese Mittel sind ausschliesslich für die Finanzierung des Baus der NEAT bestimmt.				
		Die NAD nimmt zur Kenntnis, dass der Bundesrat die BLS AG mit der Vorbereitung der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels beauftragt hat. Sie erwartet von der BLS AG, dass die Vorbereitung der Inbetriebnahme so an die Hand genommen wird, dass der Lötschberg-Basistunnel im Zeitrahmen gebaut werden kann.	F		BLS AG	
	2002	Am 16. Oktober 2002 hat der Bundesrat die BLS Lötschbergbahn AG (BLS AG) mit dem Betrieb der Lötschberg-Basistunnels beauftragt. Über die Vergabe der Infrastrukturkonzession nach 2010 wird das UVEK in einem ordentlichen Verfahren entscheiden. Die NAD hat zur Kenntnis genommen, dass der Bundesrat es vermeiden hat, ein Präjudiz für den Infrastrukturbetrieb der Lötschberg-Basisstrecke nach 2010 zu schaffen.	F			
Inbetriebnahme-Vorbereitungen	2003	Das BAV will ETCS Level 2 auch im Lötschberg-Basistunnel einsetzen, weil auch hier der beabsichtigte Fahrplan nur erreicht werden kann, wenn die Personenzüge einset mit einer Geschwindigkeit von 200 Kilometer pro Stunde im Tunnel verkehren können. Planer für die bahntechnische Ausrüstung des Lötschberg-Basistunnels ist im Auftrag der BLS AT das Ingenieurbüro der SBB. Der eigentliche Auftrag für das System ging an einen Anbieter, der auch die elektronischen Stellwerke liefert, was einen grossen Vorteil in Bezug auf die Sicherheit bietet.	F	B	BAV (BLS AT, SBB, BLS AG)	
		Aufgrund der zurzeit noch bestehenden technischen Hindernisse stellt sich die – für die NAD zentrale – Frage, inwieweit diese bis zur				

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999–2003	Feststellung	Beurteilung	Empfehlung an	Massnahmen
		<p>Eröffnung so weit gelöst werden können, dass der vorgesehene und den Anforderungen des Transitabkommens gerecht werdende Fahrbetrieb tatsächlich aufgenommen werden kann.</p> <p>Die Entscheide betreffend Einführung von ETCS Level 2 und der Frage, ob und in welchem Ausmass eine Rückfallebene zu bauen ist, liegt nicht in der Kompetenz der NAD. In Wahrnehmung ihres Auftrages, die Einhaltung der Termine und Kosten der NEAT zu überwachen, verlangt sie jedoch von den zuständigen Entscheidungsträgern – BAV, BLS AT und BLS – mit Nachdruck, dass alle damit zusammenhängenden Beschlüsse unter Einbezug aller wesentlicher Aspekte – wie Kosten, Sicherstellung des Eröffnungszeitpunkts und Sicherheit des zukünftigen Betriebs – bis Ende April 2004 endgültig getroffen werden. Es darf zu keiner Verspätung bei der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels kommen. Der Sicherstellung der rechtzeitigen Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels muss oberste Priorität eingeräumt werden. Die NAD wird sich deshalb auch weiterhin intensiv mit den Fragen um die weitere Entwicklung von ETCS Level 2 befassen. Die Stammkommissionen werden durch die Doppelmitglieder regelmässig mündlich informiert.</p>				
	2001	<p>Rund 12 Prozent des NEAT-Gesamtkredits entfallen auf die Bahntechnik. Das BAV erliess im August 2000 eine Verfügung, welche die Anwendung des ETCS (European Train Control System) Level 2 mit Führerstandsignalisierung auf der Nord-Süd-Achse Basel-Lötschberg vorschreibt. Die NAD stellte fest, dass sich im Verlaufe des Projekts Verzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung ergeben haben. Die Projektbeteiligten auf Bahn- und Industrieseite sind jedoch der Ansicht, dass der noch zur Verfügung stehende Zeitraum für die Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen ausreicht, um die technischen Probleme im Hinblick auf den erstmaligen kommerziellen Betrieb auf der Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist in den Griff zu bekommen.</p> <p>Sollte es bei der Umsetzung von ETCS Level 2 am Lötschberg Verzögerungen geben, müssten zu gegebener Zeit zwischen den Beteiligten Überbrückungslösungen für den Zeitraum bis zur vollständig gewährleisteten Funktionalität von ETCS Level 2 geprüft werden.</p>	F	B	BAV	

Bereich	Jahr	Zusammenfassung Ausführungen in Tätigkeitsberichten 1999-2003	Fest- stellung	Beur- teilung	Empfehlung an	Massnahmen
Betriebskonzept: Führung langer Güterzüge	2003	<p>Die NAD ist der Auffassung, dass Lösungen getroffen werden müssen, welche den zukünftigen Anforderungen gerecht werden und die vorgesehenen Kapazitäten der Infrastrukturinvestitionen ausschöpfen.</p> <p>Die NAD erwartet, dass die sich stellenden Fragen technischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Art in Bezug auf die Führung von langen Güterzügen weiterhin vertieft geklärt werden, damit die notwendigen Massnahmen frühzeitig ergriffen werden können.</p>		B	BAV	

Neue Alpentransversale (NEAT): Übersicht über die wichtigsten Aufsichts-, Kontroll- und Vollzugsverantwortlichen

Stelle	Funktion	NEAT-bezogene Hauptaufgaben
Parlament <i>Kontrollkommissionen</i>	Besteller	
– Geschäftsprüfungs- kommissionen (GPK)	parlamentarische Verwaltungskontrolle (begleitend / nachträglich)	– über Geschäftsführung des Bundesrates (inklusive UVEK und BAV) – über Geschäftsführung der Bundesverwaltung (inklusive UVEK und BAV)
– Finanzkommissionen (FK)	parlamentarische Finanzoberaufsicht (gestaltend / nachträglich)	– im Rahmen der Vorberatung des Staatsvoranschlags (inklusive UVEK und BAV sowie FinöV-Fonds) – im Rahmen der Vorberatung der Staatsrechnung (inklusive UVEK und BAV sowie FinöV-Fonds)
Kontrolldelegationen		
– Finanzdelegation (FinDel)	parlamentarische Finanzoberaufsicht (begleitend / nachträglich)	– über den gesamten Bundesfinanzhaushalt (inklusive UVEK und BAV sowie FinöV-Fonds)
– NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD)	parlamentarische Verwaltungskontrolle und Finanzoberaufsicht über die Verwirklichung des NEAT-Projekts (begleitend / nachträglich)	– über die Einhaltung der Rechtsgrundlagen, Leistungen, Kosten, Termine und Finanzen – über die Ausgestaltung der Projekt- und Aufsichtsorganisation – über die Wahrnehmung der Aufsichts- und Steuerungsfunktionen durch die Aufsichts- behörden – nach den Kriterien der parlamentarischen Verwaltungskontrolle (Rechtmässigkeit, Zweck- mässigkeit, Leistungsfähigkeit, Wirksamkeit) und der Finanzaufsicht (Gesetzmassigkeit, Dringlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit) – in Koordination mit den Stammkommissionen und der Finanzdelegation – strategische Projektaufsicht – u.a. Freigabe von Verpflichtungskrediten und Beschluss von Krediterweiterungen
Bundesrat	Besteller	

Stelle	Funktion	NEAT-bezogene Hauptaufgaben
Eidg. Finanzkontrolle (EFK)	Finanzoberaufsicht auf Behördenstufe (begleitend / nachträglich)	<ul style="list-style-type: none"> – Koordination der Prüfprogramme der Revisionsstellen der Ersteller, des FISP BAV und der Sektion AlpTransit des BAV (gemäss AlpTransit-Verordnung und Richtlinien des EFK) – Prüfungen beim BAV hinsichtlich Kontrollkonzept und Aufgabenerfüllung – direkte formelle und materielle Prüfungen bei den Erstellern, insbesondere beim Submissions- und Vergabewesen sowie bei der Auftrags- und Geschäftsabwicklung – Kontrollstellenmandat zur Prüfung der Rechnung des FinöV-Fonds – Erstellen von Revisionsberichten und Stellungnahmen zuhanden der NEAT-Aufsichtsdelegation und der Finanzdelegation der eidg. Räte
Bundesbehörden		
<i>Department UVEK</i>	Projektaufsicht auf Departementsstufe	<ul style="list-style-type: none"> – strategische Projektaufsicht
– Generalsekretariat UVEK (GS UVEK)		<ul style="list-style-type: none"> – Beurteilung zentraler Projektaufgaben bzw. ausserordentlicher Ereignisse zuhanden des Departementchefs
– externe Sachverständige des UVEK	verwaltungsunabhängige Beratung des UVEK	<ul style="list-style-type: none"> – in fachspezifischen Fragen (Geologie, Hydrologie, Tunnelbautechnik, Bahntechnik usw.) – fallweise schneller Einsatz, u.a. für eine Second Opinion in zentralen Fragen
<i>Bundesamt für Verkehr (BAV)</i>	Projektaufsicht auf Amtsstufe	<ul style="list-style-type: none"> – Gewährleistung der Projektsteuerung (inklusive Informatikwerkzeuge)
– Sektion AlpTransit (Abteilung Bau)		<ul style="list-style-type: none"> – Ausübung der direkten operativen Projektaufsicht auf Behördenstufe betreffend der Einhaltung von Kosten, Terminen, Leistungen und Qualität, insbesondere im Bereich <ul style="list-style-type: none"> – Sonder- und Ergänzungsprüfungen bei den Erstellern – materielle Kontrollen in der Kreditsteuerung der Ersteller – Vergaben: Prüfung der Ausschreibungsunterlagen – Vergabewesen: Festsetzung von Minimalanforderungen – Vergabe- und Vertragswesen: stichprobenweise Prüfung – Berichterstattung auf Behördenstufe
– Finanzinspektorat (FISP BAV)	Finanzaufsicht auf Amtsstufe	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung der Schnittstellen der verschiedenen Buchhaltungen inklusive Informatikprüfungen – Prüfung der internen Kontrollsysteme der Ersteller – formelle Prüfung der Projektbuchhaltung – formelle Kredit- und Vertragskontrollen – gezielte Sonderprüfungen
– Technisches Begleitem AlpTransit (TBT-AT)	technisches Begleitem des BAV	<ul style="list-style-type: none"> – in fachspezifischen Fragen (Geologie, Hydrologie, Tunnelbautechnik, Bahntechnik etc.)

Stelle	Funktion	NEAT-bezogene Hauptaufgaben
<i>Bundesamt für Migration (BFM)</i>	Aufsicht im Bereich des Ausländerrechts	<ul style="list-style-type: none"> – Oberaufsicht über den Vollzug der Ausländerregelung zur Sicherstellung einer einheitlichen Vollzugspraxis der Kantone – Zustimmungsverfahren bei Bewilligungen der Kantone an Drittstaatsangehörige (v.a. im Dienstleistungsbereich) – Koordination mit den Erstellern, den Unternehmen (ARGE), der SUVA, den kantonalen Arbeitsmarkt- und Fremdenpolizei-Behörden, den kantonalen Arbeitsinspektoratrat sowie der Paritätischen Kommission Untertagbau – direkter Vollzug nur im Bereich der Erteilung von Arbeitszeitbewilligungen – Koordinierende Aufsicht über den Arbeitnehmerschutz und die Unfallverhütung gegenüber den mit dem Vollzug betrauten Kantonen und der SUVA – Aufsicht im Bereich von grundlegenden Sozialversicherungsfragen – Koordination mit SECO: Federführung im Bereich der Arbeitssicherheit und des Arbeitssgesetzes unter Tage, wo der Aspekt des Unfallversicherungsgesetzes überwiegt (gemäss Kreisschreiben des BWA vom April 1998)
<i>Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco)</i>	Aufsicht (und Vollzug) im Bereich des Arbeitssgesetzes	
– Direktion für Arbeit (DA)		
– Eidg. Arbeitsinspektorate		
<i>Bundesamt für Sozialversicherung (BSV)</i>	allgemeine Aufsicht im Bereich Sozialversicherungen	
Suva	Regelung und Vollzug im Bereich der Arbeitssicherheit	
NEAT-Kantone		
Kantonale Arbeitsämter	Vollzug Ausländerrecht und Arbeitsvermittlung- und Arbeitslosenversicherungsgesetz	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung der Anträge für Arbeitsbewilligungen und Kontingentszuteilung – Durchführung geeigneter arbeitsmarktlicher Massnahmen – Beratung/Vermittlung gemeldeter Stellensuchender durch die RAV
Kantonale Fremdenpolizeibehörden	Vollzug des Ausländerrechts	<ul style="list-style-type: none"> – Erteilung von Arbeitsbewilligungen
Kantonale Arbeitsinspektorate	Vollzug des Arbeitssgesetzes und des Unfallversicherungsgesetzes, soweit nicht SUVA zuständig	<ul style="list-style-type: none"> – Kontrollen auf den NEAT-Baustellen im Rahmen des Vollzugs des Arbeitssgesetzes – Koordination mit SUVA (gemäss Kreisschreiben BWA vom April 1998)

Stelle	Funktion	NEAT-bezogene Hauptaufgaben
Ersteller		
AlpTransit Gotthard AG (ATG)	Bauherrenfunktion	
BLS AlpTransit AG (BLS AT)		
SBB AG		
BLS AG		
Südost-Bahn SOB		
Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB)		
Rhätische Bahn RhB		
– interne Revisionsstellen	Finanzcontrolling intern	– Hauptverantwortlichkeit für die sorgfältige Projektierung und Erstellung der bestellten Leistungen sowie die Einhaltung von Kosten und Terminen entsprechend den Vereinbarungen zwischen Bund und Ersteller
Aktenrechtliche Revisionsstellen	Revision extern	– namentlich Hauptverantwortlichkeit für das Vergabe- und Vertragswesen innerhalb der Bestimmungen der NEAT-Controlling-Weisung
		– Hauptverantwortlichkeit für alle Risiken mit Ausnahme von
		– Bestellungen/Änderungen durch den Bund
		– Änderungen der NEAT-rechtlichen Rahmenbedingungen
		– Verzögerungen in der Bereitstellung der Finanzmittel durch den Bund
		– unvorhergesehene geologische Risiken
		– Haftung der Gesellschaften nach den gesetzlichen Bestimmungen
		– interne Kontrolle über ordnungsmässige Rechnungslegung
		– prozess- und verfahrensorientierte Prüfungen
		– Prüfung der Gesetzes- und Statutenmässigkeit der Finanzbuchhaltung der Erstellergesellschaften
Gesamtarbeitsvertragspartner		
Paritätische Berufskommission Untertagbau (PK-UT)	Kontrolle und Durchsetzung des Landesmantelvertrags im Baugewerbe	– Verfolgung von Verstössen gegen den Landesmantelvertrag

