

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT



NEAT NEUE EISENBAHN-ALPENTRANSVERSE

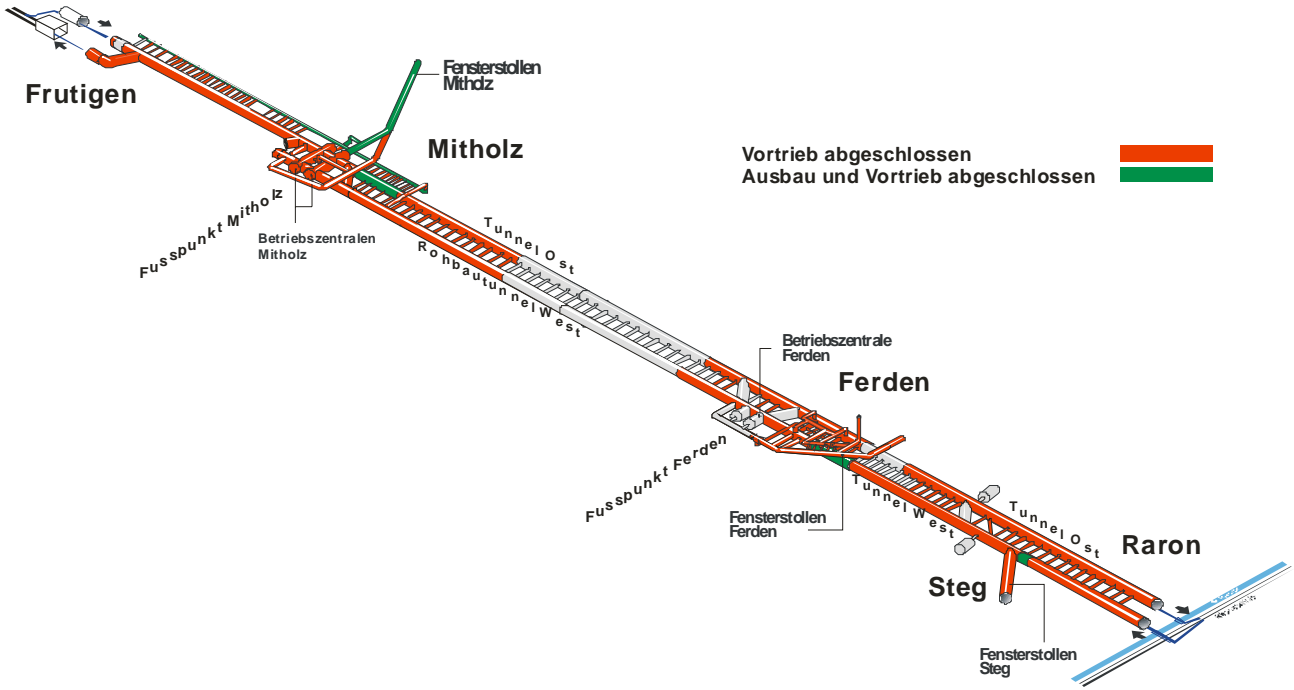
**STANDBERICHT NR. 15
1. JANUAR - 30. JUNI 2003**

MANAGEMENT SUMMARY

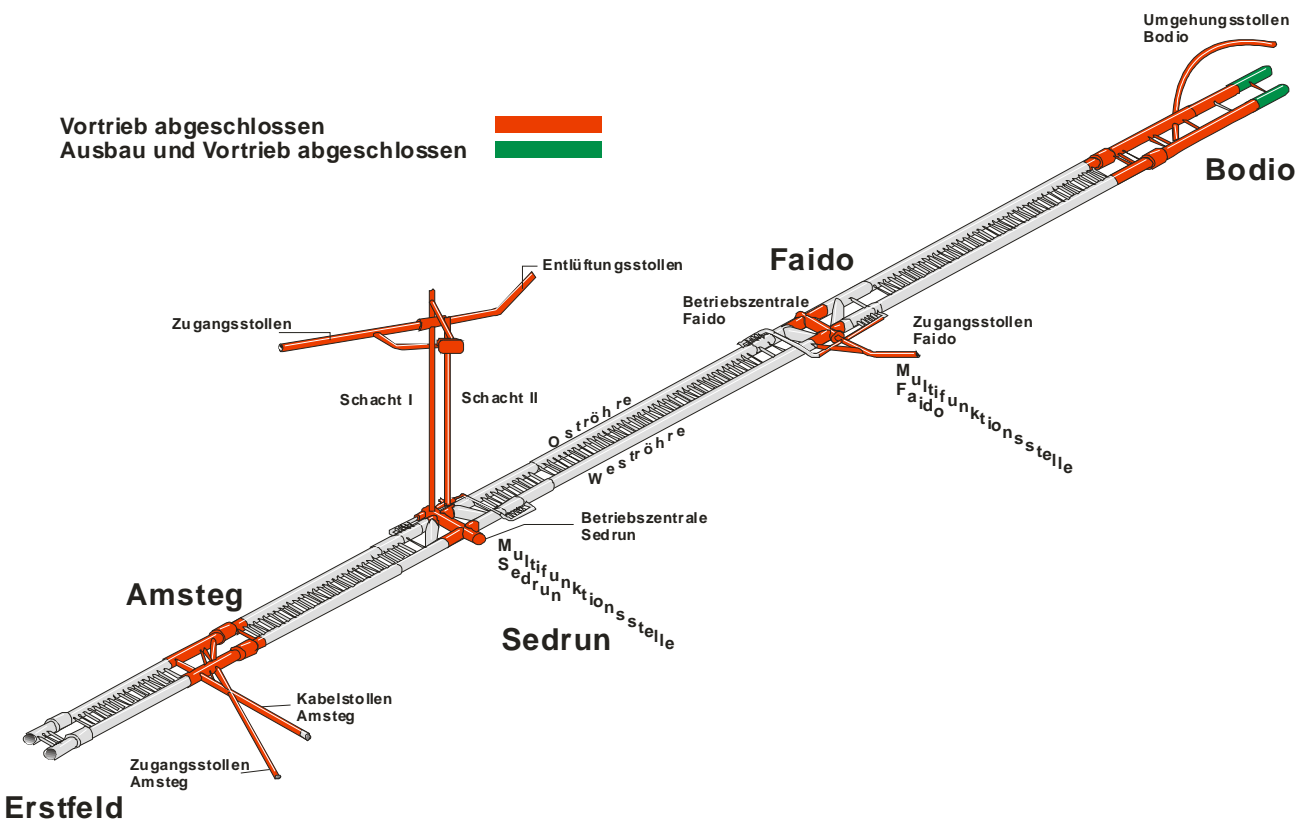
VORABZUG FÜR DIE NEAT-AUFSICHTSDELEGATION

NEAT 30. Juni 2003

Vortrieb Lötschberg-Basistunnel



Vortrieb Gotthard-Basistunnel / Percement du tunnel de base du St-Gothard



Editorial

Das Jahrhundertprojekt NEAT ist weiterhin gut in Fahrt. Zeitliche Anpassungen und Konzessionen an den Stand der Bundesfinanzen sind aber unumgänglich.

Während ich diese Zeilen schreibe, sind am Lötschberg bereits 86% des gesamten Tunnelsystems ausgebrochen, 4% mehr als am Ende der Berichtsperiode (30. Juni 2003). Der Zeitpunkt vom Mai 2007 für die gestaffelte Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels hat sich weiter erhärtet. Die verbleibenden Ungewissheiten liegen weniger im Berg als bei der Bahntechnologie (Zugssicherungssystem ETCS Level 2 und Rollmaterial).

Am Gotthard-Basistunnel – dereinst der längste Tunnel der Welt – haben die Bauarbeiten auf weiteren Abschnitten begonnen. Das Projektgenehmigungsverfahren für die letzte noch nicht bewilligte Baustelle, das Nordportal bei Erstfeld, ist auf guten Wegen. Mitte des nächsten Jahrzehnts wird am Gotthard eine moderne Flachbahn Güter und Passagiere rasch, häufig und zuverlässig durch die Alpen transportieren.

Damit diese Flachbahn von Basel bis Lugano durchgehend zur Verfügung steht, muss möglichst gleichzeitig mit dem Basistunnel durch den Gotthard auch jener durch den Ceneri in Betrieb gehen. Der Bundesrat hat die Weichen dafür gestellt, indem er dem Parlament die Botschaft für die teilweise Freigabe der noch gesperrten Kredite der NEAT 1 zuleitete. Der Ceneri-Basistunnel hat darin die erste Priorität.

Dagegen sind der Hirzeltunnel und der Zimmerberg-Basistunnel vorerst zurückgestellt. Der Hirzeltunnel ist aus heutiger Sicht bahnbetrieblich nicht nötig. Der Bundesrat wird über eine allfällige Realisierung zu einem späteren Zeitpunkt entscheiden. Der Zimmerberg-Basistunnel ist zwar betrieblich notwendig. Er muss aber aufgrund des Entlastungsprogramms 2003 nach hinten geschoben werden.

Dank dieser Anpassungen können die Sparmassnahmen des Bundes aufgefangen werden. Allerdings sind konkrete Aussagen und Berechnungen in Bezug auf den FinöV-Fonds schwierig. Denn viele variable Faktoren spielen eine Rolle, etwa die Entwicklung der LSVA-Einnahmen. So ist es möglich, dass in Zukunft weitere Massnahmen nötig werden.

Der Bundesrat hat am 10. September 2003 über die Finanzierung der Schieneninfrastruktur eine Aussprache geführt. Im Zentrum standen einerseits die Finanzierung der Abschreibungen und zusätzlichen Unterhalts- und Betriebskosten, die mit der Inbetriebnahme der neuen Schieneninfrastruktur anfallen. Andererseits ging es um die Frage der Verzinsung und Rückzahlbarkeit der am Kapitalmarkt aufgenommenen Darlehen von maximal 25% der Projektkosten. Der Bundesrat will diese beiden Fragen rechtzeitig angehen. Er beauftragte das UVEK, zusammen mit dem EFD die Probleme zu analysieren und bis Mitte 2004 Lösungsvorschläge zu präsentieren.

Trotz dieses schwierigen finanziellen Umfelds verbindet der Bundesrat die Botschaft für die teilweise Freigabe der gesperrten Kredite der NEAT 1 mit einer Aufstockung der Reserven um 900 Millionen Franken. Der bereits früher angekündigte Zusatzkredit soll zusätzliche Aufwendungen auffangen, die durch Sicherheitsanforderungen, die Entwicklung der Bahntechnologie, Projektoptimierungen und neue Projekterkenntnisse entstanden sind.

Die neusten Zahlen in diesem Standbericht zeigen, dass die bisher eingestellten Reserven von 1,9 Mrd. Franken nicht ausreichen. Mit den zusätzlichen 900 Millionen Franken erhöhen sich die Endkosten der NEAT 1 von 14,7 auf 15,6 Mrd. Franken (Preisstand 1998). Die Endkosten der vier FinöV-Projekte liegen aus heutiger Sicht weiterhin im Rahmen von 30,5 Mrd. Franken, da die erste Etappe von BAHN 2000 voraussichtlich rund 1,5 Mrd. Franken günstiger gebaut werden kann als vorgesehen.

In den oben erwähnten Kosten für die NEAT sind der Hirzeltunnel und der Zimmerberg-Basistunnel weiterhin enthalten ebenso wie die Projektverbesserungen (Ceneri-Basistunnel mit zwei Röhren wegen der Sicherheit, rücksichtsvollere Linienführung zugunsten von Mensch und Landschaft in Frutigen und Uri). Das BAV will diese Kosten transparent ausweisen; es hat die Aufgabe, die NEAT gemäss dem beschlossenen Programm zu realisieren. An der Politik liegt es, allfällige Redimensionierungen vorzunehmen.

Dank einer konsequenten Steuerung durch das BAV und dank einer motivierten Mannschaft an Bord – vom BAV über die Ersteller bis zu den Unternehmungen – ist die NEAT weiterhin auf Kurs.

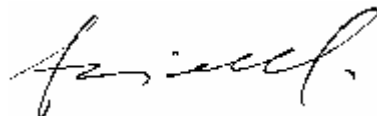
Gemäss Artikel 4 des Bundesbeschlusses über den neuen NEAT-Gesamtkredit vom 8. Dezember 1999 erstattet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) der Finanzdelegation der beiden Räte und der NEAT-Aufsichtsdelegation halbjährlich Bericht über den Fortschritt der Bauarbeiten und die Entwicklung der Kosten.

Der vorliegende Bericht basiert auf den Standberichten der Ersteller per 30. Juni 2003 und stellt diese aus der Gesamtsicht des BAV in einem grösseren Zusammenhang dar.

[Um diesen Bericht so aktuell wie möglich zu halten, haben wir bis zum Redaktionsschluss jene Ereignisse und Entscheide, die in die kommende Berichtsperiode fallen, kursiv und in Klammern festgehalten.]

Bern, 19. September 2003

BUNDESAMT FÜR VERKEHR



Dr. Max Friedli, Direktor

NEAT-Schlagzeilen

NAD warnt vor Verzögerungen infolge Entlastungsprogramm – Bundesrat lehnt Multimediale NEAT-Dokumentation ab – Plangenehmigungsverfahren Uri 2003 und Ceneri eingeleitet – Baubewilligung für drittes Gleis Ostermundigen–Gümligen rechtskräftig – Fragezeichen hinter betriebswirtschaftlicher Rentabilität der NEAT – Wettbewerbskommission untersucht Zementpreise.

Projektaufsicht

82 % Tunnel ausgebrochen – Durchschlag beim Portal Frutigen – Anspruchsvolle Doldenhorndecke durchquert – Ferden: Vortriebsleistungen stark verbessert – Raron: Südbrücke überquert Rhone – Rückfallebene für Zugsicherungssystem ETCS Level 2 in Planung.

**Achse
Lötschberg**

1. Tunnelbohrmaschine in Amsteg in Betrieb – Durchschlag beim Schacht II in Sedrun – Schlechter Fels erzwingt Verschiebung der Multifunktionsstelle Faido – Zweiter Durchschlag der anspruchsvollen Lockergesteinsstrecke in Bodio – Störzone verzögert Vortrieb in Bodio – Besucherzentrum Pollegio eröffnet.

Achse Gotthard

Ausbau Surselva: Arbeiten Bahnhof Disentis kurz vor Abschluss.

Übrige Werke

Anschluss Ostschweiz: Entlastungsprogramm schiebt Baubeginn am Zimmerberg-Basistunnel hinaus.

Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau: Doppelspurausbau Degersheim abgeschlossen.

Streckenausbauten übriges Netz: Finanzierungsvereinbarung mit BLS über leistungssteigernde Massnahmen zwischen Thun und Frutigen abgeschlossen.

NEAT-Kennziffern

Kosten und Finanzen am 30. Juni 2003

Alle Zahlenangaben in Millionen Franken (ohne MWST und Bauzinsen)

Werk	Rechnungen inkl. Vertrags- teuerung T3	Objekt- kredit (OK)	Mehr-/ Minder- kosten zu OK	Mut- massliche Endkosten	Bemerkungen zu den mutmasslichen Endkosten und Begründung der Mehrkosten
ID nach NCW	KS14	KB13	KP12	KP11	
Preisstand / NTI	effektiv	1998 / 105.9	UKB / 105.9	UKB / 105.9	
Projektaufsicht	51.9	76.0	12.0	88.0	Verlängerung der Projektlaufzeit, neue zusätzliche Aufgaben.
Achse Lötschberg	2'056.3	3'624.0	233.6	3'857.6	Mehrkosten in Höhe von 233,6 Mio. für Vergabe- und Ausführungsmisserfolge sowie zusätzliche Projektänderungen. Reduktion der Mehrkosten um 25 Mio. in Berichtsperiode.
Achse Gotthard	1'835.2	7'716.0	1'378.6	9'094.6	Mehrkosten gemäss Vereinbarung, Kompensationen, Bestellungen- änderungen (u.a.Trennsystem, Auflageprojekt Uri), Vergabe- und Ausführungsmisserfolge insb. in Sedrun, weitere Projektänderungen. Zusätzliche Mehrkosten von ca. 170 Mio. von ATG nur als Risiko ausgewiesen. Mehrkosten für geologische Erschwernisse Bodio und Faido nicht enthalten.
davon CBT	54.5	1'392.5	642.8	2'035.4	Systemwechsel und Auflageprojekt Ceneri sind berücksichtigt.
Ausbau Surselva	110.3	123.0	-10.1	112.9	Kostenziel wird eingehalten.
Anschluss Ostschweiz	101.4	992.0	-39.3	952.7	Kostenziel wird eingehalten.
Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau	27.5	91.1	8.2	99.3	Mehrkosten gemäss Vereinbarung sowie Projektänderungen.
Strecken- ausbauten übriges Netz	0.0	530.0	109.6	639.6	Projektoptimierung läuft, Mehrkosten von 109,6 Mio. infolge Betriebvorbereitung LBT.
Zwischentotal AlpTransit	4'182.6	13'152.1	1'692.7	14'844.8	Ausgewiesene Mehrkosten überschreiten die Reserven. Weitere noch nicht verifizierte, in der Risikoanalyse angemeldete Mehr- kosten von ca. 170 Mio. nicht enthalten.
Reserven		1'551.9			Von den ursprünglichen Reserve von 1'947 hat der Bundesrat am 21.08.2002 395 Mio. freigegeben. Eine zweite Reservefreigabe von 378 Mio. ist beantragt. <i>[Mit BRB vom 27.08.2003 erfolgt.]</i>
Total AlpTransit	4'182.6	14'704.0		14'844.8	Die von den Erstellern angemeldeten mutmasslichen Endkosten liegen 140,8 Mio. Franken über dem NEAT-Gesamtkredit. Zusatzkredit muss beantragt werden.

Bauzinsen	MWST / Wust	Indexteuerung (T1, T2)	Vertragsteuerung (T3)	Total
106.1	91.9	607.6	103.5	909.1

NEAT-Teuerungsindizes (NTI):
(T1 und T2 / Basis 1991 = 100,0 Punkte)

114,3 Punkte (1. Oktober 2002 bis 31. März 2003)
114,2 Punkte (1. April bis 30. September 2003)

Kommentar BAV zu Kosten und Finanzen

In den mutmasslichen Endkosten sollten die quantifizierten mit grösster Wahrscheinlichkeit anfallen Mehrkosten aus der Risikobeurteilung (ATG 170 Mio.) eingerechnet werden. Somit betragen per Mitte 2003 die mutmasslichen Endkosten aus Sicht BAV rund 15 Milliarden Franken und liegen rund 2 Prozent über dem Total des NEAT-Gesamtkredits von 14,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Zur Deckung der Mehrkosten ist ein Zusatzkredit von 900 Millionen Franken beantragt wor-

den, der die aus heutiger BAV-Sicht erkennbaren Mehrkosten, einschliesslich Risikoabschätzung von 400 Millionen, einschliesst. Die ausgewiesenen und angemeldeten Kostendifferenzen werden weiterhin systematisch vom BAV und den jeweiligen Erstellern geprüft und wenn möglich kompensiert.

Termine

Werk	Zielwerte	Prognose	Erläuterung
Projektaufsicht	---	2020	Für das Werk Projektaufsicht besteht aus sachlogischen Gründen kein vereinbartes Terminziel. Massgebend für die Prognose ist das am spätesten beendete Werk. Unter Berücksichtigung von Rückbauarbeiten und des Projektabschlusses wird das Ende für das Werk Projektaufsicht auf 2020 prognostiziert.
Achse Lötschberg	2007	2007	Die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs im Jahr 2007 wird bestätigt. Terminliche Risiken bestehen im Basistunnel hinsichtlich des Durchschlags zwischen Mitholz und Ferden sowie im Süden hinsichtlich der termingerechten Fertigstellung der Rhonebrücken. Um alle Eventualitäten im Rahmen der Inbetriebnahme mit ETCS Level 2 und GSM-R bestmöglich zu berücksichtigen, wurden erste Planungsschritte für eine allfällige Rückfallebene ausgelöst.
Achse Gotthard - Gotthard	2014 ¹	2015	Infolge der Rückstände bei den Bauarbeiten in Bodio und Faido und unter Berücksichtigung von 1 Jahr für die Inbetriebsetzungsphase (Schätzung BAV) wird die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs neu auf 2015 prognostiziert (bisher: 2014). Die vom BAV eingeleitete Steuerungsmassnahme mit einer etappierten Genehmigung des Auflageprojektes Uri 2003 soll dazu beitragen, den Baubeginn in Erstfeld im Jahr 2004 zu gewährleisten.
- Ceneri	2016 ¹	2016	Sofern mit den Vorarbeiten im Jahr 2005 begonnen werden kann und unter Berücksichtigung von 1 Jahr für die Inbetriebsetzungsphase (Schätzung BAV), wird die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs auf 2016 prognostiziert.
Ausbau Surselva	2001	2003	Die letzten Bauarbeiten werden voraussichtlich bis Ende 2003 abgeschlossen. Der Projektabschluss, das Erstellen der Schlussberichte wie auch die Genehmigung der Abrechnung sind bis 2005 geplant.
Anschluss Ostschweiz - Zimmerberg-Basistunnel	2013	---	Die Weiterführung der Projektierung des Zimmerberg-Basistunnels wurde vom Bundesrat vorerst zurückgestellt. Er wird über die Fortsetzung der Planungsarbeiten in Abhängigkeit vom Entlastungsprogramm entscheiden. Auf eine Terminprognose wird vorerst verzichtet. Das vereinbarte Terminziel ist zu überprüfen.
- Hirzeltunnel	2016	---	Der Hirzeltunnel wurde vom Bundesrat vorläufig verschoben.
Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau (Phase 1)	2004	2006	Die für den Fahrplanwechsel relevanten Teilabschnitte können bis 2004 fertiggestellt werden.
Streckenausbauten übriges Netz - Achse Lötschberg	2007	2007	Als zeitkritisch zeichnen sich der Umbau des Bahnhofs Visp und das 3. Gleis St.German-Visp ab.
- Achse Gotthard	2016	2016	Die Weiterführung der Projektierung der Streckenausbauten übriges Netz auf der Gotthardachse wurde vom Bundesrat zurückgestellt. Die Fertigstellung bis 2016 bleibt vorerst gewahrt.

¹ Gemäss aktualisierter Terminbezugsbasis ist als Terminziel die Bereitstellung zur Inbetriebnahme definiert: Gotthard 2013, Ceneri 2015. Unter Berücksichtigung einer vom BAV auf ein Jahr geschätzten Dauer für die Inbetriebsetzungsphase ist der Zielwert für die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs das Jahr 2014 (Gotthard) bzw. 2016 (Ceneri).

Die einzelnen Werke

Projektaufsicht: Schwierige finanzielle Situation

Das Meistern der schwierigen finanziellen Situation war eine der Hauptaufgaben der Projektaufsicht in der ersten Jahreshälfte 2003 – und wird es weiterhin bleiben. Mit dem Entlastungsprogramm 2003 sollen die Einnahmen des FinöV-Fonds beschnitten werden: eine Herausforderung für alle Eisenbahn-Grossprojekte. [Der Bundesrat leitete in seiner Sitzung vom 10. September 2003 Massnahmen ein, um die finanzielle Lage des öffentlichen Verkehrs zu stabilisieren.]

NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD)

Die NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) trat in der Berichtsperiode zu drei ordentlichen Tagungen zusammen. Neben den wiederkehrenden Standardtraktanden stiessen ab Frühling 2003 das Entlastungsprogramm und dessen Konsequenzen auf die NEAT auf ein zentrales Interesse.

Am 6. Februar 2003 publizierte die NAD den Jahresbericht 2002 zuhanden der Stammkommissionen (FK, GPK und KVF). Darin wird unter anderem festgehalten, dass sich die NAD dafür einsetzte, dass bei der Wahl von Mitgliedern des Verwaltungsrates der Erstellergesellschaften vermehrt auf das Verständnis für den öffentlichen Auftraggeber geachtet wird. Sie müssen ein Gespür dafür besitzen, dass ihre Aktiengesellschaften mit Steuergeldern arbeiten und die öffentliche Hand legitimerweise präzisen Aufschluss über deren Verwendung verlangt.

Am 27. und 28. Mai 2003 tagte die NAD in Siders, traf sich mit der Regierung des Kantons Wallis und besichtigte die Baustellen des Lötschberg-Basistunnels. Die NAD nahm zur Kenntnis, dass das BAV mit der Botschaft über die Freigabe der zweiten Phase der NEAT 1 gleichzeitig einen Zusatzkredit zum NEAT-Gesamtkredit beantragen wird, um die Reserven aufzustocken.

Parlament und Bundesrat

Der Bundesrat beschloss am 26. März 2003, das Projekt einer Multimediale NEAT-Dokumentation (MND) nicht weiterzuverfolgen. Die NAD ersuchte den Bundesrat mit Schreiben vom 16. Mai 2003, auf seinen Entscheid zurückzukommen. Am 2. Juli 2003 nahm der Bundesrat von einem Aussprachepapier des UVEK zur MND Kenntnis und beantwortete das Schreiben der NAD ablehnend. Die Archivierung der Dokumente im Zusammenhang mit der NEAT erfolgt damit gemäss den gesetzlichen Vorgaben.

Am 16. April 2003 erweiterte der Bundesrat den Objektkredit für die Achse Lötschberg um 300 Millionen Franken, um die bis Ende 2002 aufgelaufene Teuerung, die Mehrwertsteuer und die Bauzinsen abzudecken. Ohne diese Kreditaufstockung hätten keine Vergaben mehr erfolgen können.

Am 9. Mai 2003 genehmigte der Bundesrat eine Vereinbarung zwischen dem Bund und der BLS Lötschbergbahn AG über Streckenausbauten auf der Zufahrt zum Lötschberg-Basistunnel zwischen Thun und Frutigen sowie den darin enthaltenen Globalkredit von knapp 41 Millionen Franken (Teil des NEAT-Gesamtkredits).

[Am 27. August 2003 hat der Bundesrat drei Entscheide zur NEAT gefällt: Er gab 378 Millionen aus den Reserven für die beiden AlpTransit-Achsen Lötschberg und Gotthard frei, genehmigte eine Vereinbarung mit der BLS

Lötschbergbahn AG über die Inbetriebnahme des Basistunnels und erhöhte den Zahlungskredit 2003 für die Lötschberg-Basislinie. Mit der Reservenfreigabe werden unter anderem Projektoptimierungen und die längere Laufzeit des Projekts am Gotthard aufgefangen. Diese Kosten waren bereits bekannt und sind im Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) berücksichtigt.

Am 10. September 2003 verabschiedete der Bundesrat eine Botschaft für einen Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1.]

Im ersten Halbjahr 2003 führte die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) beim BAV eine Nachfolgeprüfung über die Wirksamkeit der Sonder- und Ergänzungsprüfungen sowie den Prozess Änderungswesen durch. Sie stellte fest, dass das BAV die Empfehlungen aus dem Jahr 2002 fristgerecht umgesetzt hat. Bei der BLS AT kam sie zum Schluss, dass der Vertrag für den Rohbau des Basistunnels Nord korrekt abgewickelt wird. Bei der ATG ergab sich als Resultat, dass das Meilenstein-Controlling aktiv gemäss NCW wahrgenommen wird.

Prüfungen

Das BAV hat bei der BLS AT und der ATG eine Reihe von Prüfungen vorgenommen und ist nun daran, die Erkenntnisse daraus in Berichten zu dokumentieren. Als Folge einer Prüfung des Prozesses zur Ermittlung der Endkostenprognose bei der BLS AT empfiehlt das BAV, diesen besser zu dokumentieren, um die Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten. Im Gegensatz dazu schreibt die EFK in ihrem Bericht vom 6. Mai, dass der Prozess Endkostenprognose sehr gut dokumentiert sei und beurteilt das Vorgehen als gut gewählt.

Lötschberg: Entsprechend der Vorgabe in der Plangenehmigung für die Projekterweiterung des Tunnels Engstlige auf zwei Röhren reichte die BLS AT am 17. April 2003 die Projektänderung Auenrevitalisierung Schwand-Ey ein. Die harten Verbauungen entlang der Kander sollen entfernt werden, um ein dynamisches Auengebiet mit verbessertem Hochwasserschutz zu schaffen. Entgegen den ursprünglichen Annahmen steuert der Kanton Bern weniger Mittel bei. Es wird nach möglichen Einsparpotenzialen gesucht, die indessen den ökologischen Wert der Ersatzmassnahme schmälern werden. Die Projekterweiterung Mitholz Ost konnte nach Bereinigungen mit den Umweltschutzbehörden und den Umweltorganisationen am 5. Mai 2003 genehmigt werden. Eine Beschwerde gegen diese Verfügung beim Bundesgericht konnte dank einer einvernehmlichen Lösung als gegenstandslos abgeschlossen werden.

Verfahren

Gotthard: Nach intensiven Vorgesprächen zwischen ATG, BAV, Gemeinden und Kanton Uri reichte die ATG dem BAV am 16. Januar das Auflageprojekt Uri 2003 zur Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens ein. Die noch hängigen Verfahren aus früheren Auflagen wurden abgeschlossen. Die öffentliche Planaufgabe erfolgte vom 27. Januar bis 25. Februar 2003. Insgesamt gingen rund 360 Einsprachen beim BAV ein. Die Sichtung der Einsprachen ergab für das BAV, dass ein Baubeginn in Uri nur über eine Etappierung des Genehmigungsverfahrens führen kann, wie dies von zahlreichen Einsprechenden, insbesondere vom Kanton Uri und sämtlichen am Verfahren beteiligten Gemeinden verlangt worden war. Entsprechend beauftragte das BAV die ATG bereits kurz nach Ablauf der Auflagefrist damit, mögliche Lösungen eines etappierten Vorgehens und deren Konsequenzen aufzuzeigen. *[Ende Juli 2003 beauftragte das BAV die ATG, die*

planerischen Grundlagen zu erstellen, damit die Genehmigung des NEAT-Projektes im Kanton Uri etappiert werden kann (unter in Kaufnahme von Mehrkosten). Dies hat den Vorteil, dass mit dem Bau der weniger umstrittenen südlichen Teilstrecke rechtzeitig begonnen werden kann. Mit der Genehmigung der nördlichen Teilstrecke, einschliesslich der umstrittenen Querung des Schächenbachs, könnte dann spätestens bis 2007 zugewartet werden, ohne dass die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs an der Gotthard-Basisstrecke eine Verzögerung infolge Uri erfahren würde.]

Der Kanton Tessin erhob, trotz vorgängiger Einigkeit über das weitere Vorgehen bei der Ausarbeitung des Detailprojekts Lärmschutz für die offene Strecke Biasca Campagna – Giustizia in der Folge erneute Vorbehalte. Er brachte unter verschiedenen Malen seine Anliegen direkt beim BUWAL ein. Das BAV betrachtet dieses Vorgehen als problematisch.

Während der öffentlichen Planaufgabe für den Ceneri-Basistunnel vom 2. April bis 15. Mai 2003 gingen 226 Einsprachen ein, worin insbesondere Forderungen in den Bereichen Lärmschutz, Luftreinhaltung, Erhaltung des landwirtschaftlich nutzbaren Landes sowie bezüglich Enteignung erhoben werden. Bis im Herbst werden die Vernehmlassungen der Bundesstellen sowie die Stellungnahmen der ATG erwartet, sodass noch dieses Jahr mit den Einigungsverhandlungen begonnen werden kann. Ein Abschluss des Verfahrens im Herbst 2004 ist nach wie vor realistisch.

Streckenausbauten übriges Netz: Nachdem die Rechtsmittelfrist für das Projekt 3. Gleis Ostermundigen – Gümligen (inkl. Lärmsanierung) unbenützt abgelaufen ist, konnte in diesem Abschnitt Anfang Juli 2003 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Das Plangenehmigungsverfahren für das 3. Gleis St. German – Visp, in dem 122 Einsprachen eingegangen sind, ist weiter in Verzug. Der Grund liegt in der engen Verflechtung dieses Ausbauprojekts mit den parallel geführten Verfahren für die Lärmsanierung des Streckenabschnitts St. German – Brig.

PO SiB-AT

Anfangs 2003 nahm die Projektorganisation Sicherheitsbericht AlpTransit (PO SiB-AT) die Beurteilung der quantitativen Risikoanalysen für den Gotthard- und den Lötschberg-Basistunnel in Angriff, die voraussichtlich im Jahr 2004 abgeschlossen sein wird. Beendet wurde die seit längerem bearbeitete Erhebung zum sicherheitstechnischen Ausbaustand von Doppelspurtunnels europäischer Eisenbahn-Hochleistungsstrecken.

Auf der Gotthardachse steht die Beurteilung des Auflageprojekts Uri 2003 durch die PO SiB-AT kurz vor dem Abschluss.

Sicherungs- und Automatisierungsanlagen

Die BLS AlpTransit AG wies das BAV in einem Schreiben auf das aus ihrer Sicht zu hohe Risiko hin, welches das Signal- und Zugsicherungssystem ETCS Level 2 beinhalte. Sie mahnte den Inbetriebnahmeterrin des Lötschberg-Basistunnels (Ende Mai 2007) ab und ersuchte das BAV um die Zustimmung, mit der Planung einer Rückfallebene mit Aussensignalen beginnen zu können. Aus der Sicht BAV lässt sich das Risiko auch durch andere Massnahmen beeinflussen. So kann durch eine gestaffelte Inbetriebnahme – ab Mai 2007 für den Güterverkehr und ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 für den Personenverkehr – die Terminalsituation entschärft werden. Das BAV stimmte der Planung einer Rückfallebene mit der Auflage zu, dass es sich dabei um ein möglichst einfaches System handelt, mit welchem sich mindestens ein Grundangebot für den Güterverkehr realisieren lässt.

Aufgrund von Schreiben der SBB ist davon auszugehen, dass die Anpassung des Rollmaterials an die sicherheitstechnischen Standards (Notlauf-fähigkeiten im Brandfall, Brandeigenschaften) terminliche Probleme bietet. Die Lösung diesbezüglicher Fragen zur Sicherstellung der Inbetriebnahme ist eine Hauptaufgabe aller Beteiligten in der nächsten Berichtsperiode.

Rollmaterial

Der NEAT-Teuerungsindex für die Periode vom 1. April bis 30. September 2003 ist um 0,1% gesunken und beträgt 114,2 Punkte (Basis 1991 = 100,0 Punkte).

NEAT-Teuerungsindex

Die Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsstudie vom 14. Februar 1997 hat gezeigt, dass sich die betriebswirtschaftliche Rentabilität der NEAT verschlechtert hat. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels gegenüber den Annahmen der Studie um sechs Jahre verschoben hat und damit die Deckungsbeiträge aus dem Personen- und Güterverkehr in diesen sechs Jahren wegfallen. Die Forderung nach Rückzahlung der voll verzinslichen Darlehen (25% der Investitionen) ist gemäss der Studie mit den heute herrschenden verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (Trennung Verkehr – Infrastruktur) nicht im vorgesehenen Mass erfüllbar. *[Am 10. September 2003 führte der Bundesrat eine Aussprache über die Folgekosten von Investitionen in die Schieneninfrastruktur.]*

Wirtschaftlichkeitsstudie

Das BAV aktualisiert zusammen mit den Erstellern die NEAT-Kommunikationsstrategie. Ziel ist es, die NEAT-Kommunikation auf den neusten Stand zu bringen, mit den Erstellern vermehrt zu koordinieren und die künftigen Leistungen und Produkte sowie die Kosten zu planen. Neu soll auch das Marketing (Hauptzweck: Vermarkten NEAT vor Inbetriebnahme) angegangen werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Zu aktuellen Ereignissen wurden vom BAV in der Berichtsperiode 13 NEAT-Communiqués veröffentlicht. Im März fand eine Pressekonferenz des BAV zum Stand und zur weiteren Entwicklung der NEAT statt, die in den Medien grosse Beachtung fand.

Experten des Bundesamtes für Wasser und Geologie (BWG) führten an der Achse Gotthard Wintermessungen an der Staumauer Sta. Maria durch, werteten sie aus und beurteilten sie. Auch begannen sie mit Setzungsrechnungen für die Stauanlage Curnera. An der Achse Lötschberg werden die üblichen Setzungsmessungen durchgeführt. Eine Gefährdung der Staumauer Ferden durch den Vortrieb des Basistunnels kann aus geodätischer Sicht zur Zeit ausgeschlossen werden.

Überwachung Stauanlagen

Aufgrund des von Parlamentariern gegenüber Medien geäusserten Verdachts, dass bei den NEAT-Bauten zu hohe Zementpreise bezahlt würden, stellte das BAV der ATG und der BLS AT im Mai 2003 eine Reihe von Fragen. Die Antwortschreiben der beiden Ersteller trafen Mitte Juni ein. Trotz den Besonderheiten der NEAT (u.a. Geologie und Umweltschutz) scheinen dem BAV einzelne Zementpreise hoch. Da bei der NEAT sehr grosse Zementmengen verarbeitet werden, hat der Bund ein grosses Interesse, dass für den Zement keine zu hohen Preise bezahlt werden. *[Aus diesem Grund hat das BAV am 8. Juli 2003 beim Sekretariat der Wettbewerbskommission (WEKO) das Begehren gestellt, eine Vorabklärung bzw. eine Untersuchung betreffend der Höhe des Zementpreises durchzuführen.]*

Zement

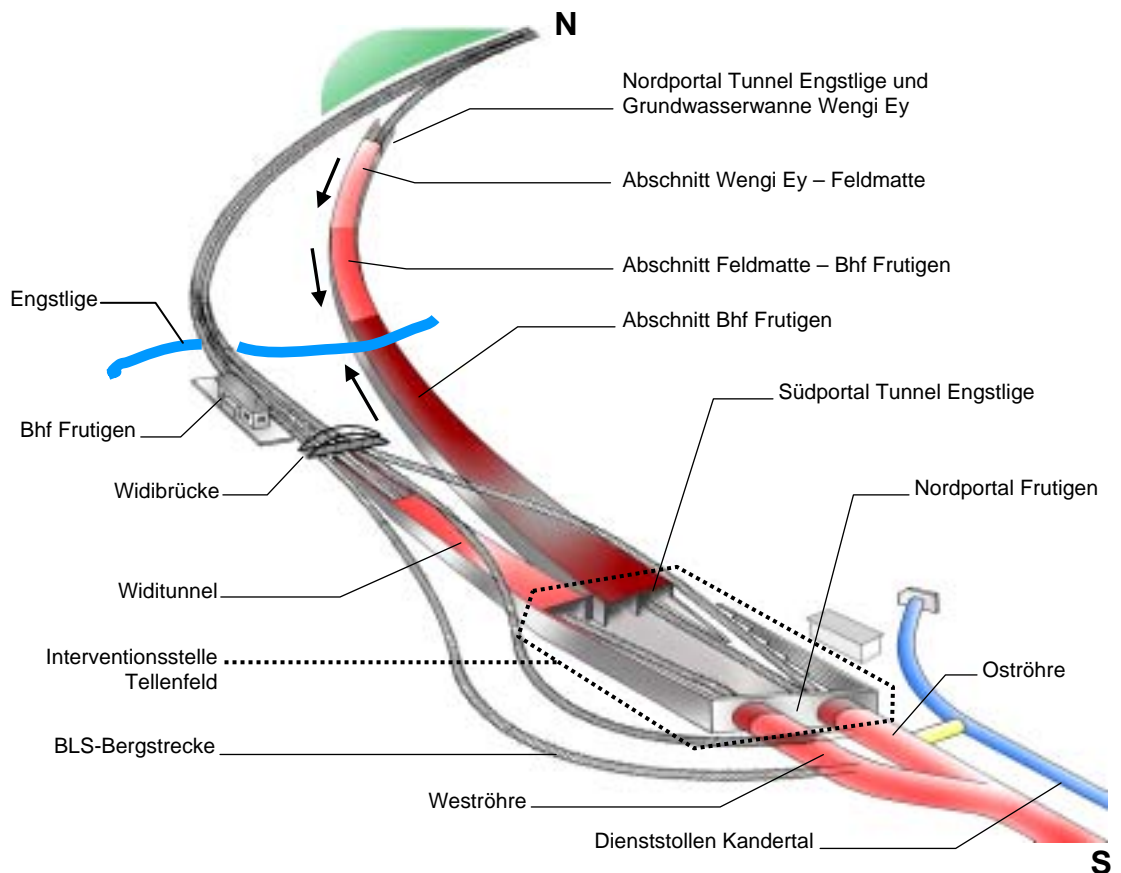
Lötschberg: Arbeiten im Zeitplan

Insgesamt 88 Kilometer Gestein müssen für den Lötschberg-Basistunnel ausgebrochen werden. Bis zum Ende der Berichtsperiode sind die Tunnelbauer bei Kilometer 72 angekommen – 82 Prozent des Tunnels sind gebohrt. [Stand am 15. September 2003: 76 km bzw. 86 %]

Aktuell

Schwierig waren die Bedingungen für den Tunnelbau beim Nordportal **Frutigen** wegen Lockergestein sowie der Lage nur 5 Meter unter der BLS-Bergstrecke. Aus Sicherheitsgründen mussten die Arbeiten am 15. April unterbrochen werden, vorübergehend wurde auch der Bahnverkehr stillgelegt: Erdmaterial war aus der Schicht über der Tunneldecke in den Tunnel gedrungen. Die BLS-Strecke konnte nach 2 ½ Stunden wieder befahren werden. Am 14. Mai erfolgte der Durchschlag Frutigen – Mitholz in der Weströhre.

Die Betonarbeiten am Tagbautunnel Engstlige haben gleichzeitig in drei Abschnitten begonnen. Fertig gestellt werden konnten das Südportal und



die 1. Etappe der Baugrube des Widitunnels; sie wurde ausgehoben und gesichert.

Im Tellenfeld konzentrierten sich die Arbeiten auf das Betonieren der Wannenkonstruktion. Wie ein Schiffsrumpf taucht die Wanne auf einer Fläche von 15'000 Quadratmetern in das Grundwasser. Bis Ende Juni waren 50 von insgesamt 60 Bodenelementen fertig gestellt.

In **Mitholz** haben beide Südvortriebe die Doldenhorndecke durchquert, wo Probleme mit karstanfälligem Fels zu bekämpfen waren. Sie befinden sich jetzt im Autochthon Nord, wo der Fels den Einbau von Stahlbögen nötig

macht. In der Oströhre in Richtung Süden gehen die Arbeiten im Innenausbau zügig voran.

Einen guten Schritt weiter ist auch der Südvortrieb **Ferden**, nachdem die Tunnelbauer die brüchige Karbon-Zone hinter sich gelassen haben. Der Südvortrieb ist nun abgeschlossen. Die Nordvortriebe Ferden befinden sich im Gasterngranit auf der Walliser Seite des Lötschenpasses. Nach der notwendigen Ertüchtigung der Installationen haben sich die Sprengleistungen auf recht gutem Niveau stabilisiert.

Beim Vortrieb **Steg** haben die Mineure mit dem Innenausbau begonnen. In der Weströhre Lötschen-Ferden wurde Mitte April das erste Schalungselement betoniert. In der Folge konnte regelmässig ein Element pro Tag fertig gestellt werden.

Gut vorwärts kam die Tunnelbohrmaschine in der Oströhre bei **Raron**. Der Sprengvortrieb in der Weströhre schaffte in der Berichtsperiode in der Regel zehn Meter pro Arbeitstag. Anfang Juni begannen zudem die Aushubarbeiten für die Betriebszentrale Raron. Beim Bau der Südbrücke ist die Rhone überquert worden, alle Grundetappen sind fertig. Bei der Nordbrücke ist der Brückenunterbau nahezu abgeschlossen, es fehlt noch ein Fundament.

Mit Ausnahme des Loses Funk sind alle Aufträge für die bahntechnische Ausrüstung vergeben worden. Die beteiligten Unternehmen arbeiten mit Hochdruck an der Ausführungsprojektierung. Die Genehmigungen und Freigaben sollen in den nächsten Monaten erfolgen.

Bahntechnik

In Frutigen wurden die provisorischen Schallschutzwände in der Regel umgehend aufgestellt. *[Die endgültigen Wände sind im Sommer errichtet worden.]* Die Fenstersanierungen sind praktisch abgeschlossen.

Ökologie

Beim Vortrieb in den Querschlägen von Steg stiessen die Mineure auf einige asbesthaltige Zonen. Das war erwartet worden. Der Ausbruch wurde zum Ablagerungsstandort Goler transportiert. Für solche Fälle wird auf ein bewährtes Konzept zurückgegriffen, das mit der SUVA geschaffen worden ist. Dadurch wird verhindert, dass die Arbeiter Asbest einatmen oder dieses in die Umwelt gelangt. In Ferden bestand nur beim Südvortrieb die Gefahr, Asbest anzutreffen. Dort wurden die Arbeiten im April beendet. Der TBM-Vortrieb Raron befindet sich noch bis Oktober 2003 in einer Zone, in der Asbest vorkommen kann.

Tests an der ETH Lausanne haben gezeigt, dass die Kapazität des Entwässerungssystems durch Lufteinschlüsse stark reduziert wird. Aus diesem Grund wurden gemeinsam mit der ATG neue Lösungen für die Belüftung erarbeitet. Dabei wurde dem Aspekt besondere Beachtung geschenkt, dass brennbare Flüssigkeiten oder Gase in das Entwässerungssystem gelangen und eine Explosion verursachen könnten. Weitere Tests sollen zeigen, welche Vorbeuge- und Schutzmassnahmen getroffen werden müssen. Die Tests haben Ende August 2003 begonnen.

Tests

Am 22. Februar ereignete sich im Vortrieb Mitholz Nord ein tödlicher Unfall in der Weströhre. Kurz nach der Spaltungsweiche Adelnrain wurde ein Mineur von einem rückwärts fahrenden Radlader überfahren. Der Untersuchungsbericht liegt noch nicht vor. Die SUVA prüft nun ein Warnsystem für die Radladerfahrer, das Personen im Gefährdungsbereich erkennen soll.

Unfälle

Termine

In Ferden lässt sich der Rückstand auf den Zeitplan nicht aufholen. Der Durchschlagstermin Ferden-Mitholz kann voraussichtlich trotzdem im Dezember 2004 stattfinden. Möglich ist dies durch das Verschieben der Losgrenze nach Süden.

Die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs auf der Lötschberg-Basistrecke im Mai 2007 ist nach wie vor realistisch. Allerdings hängt dieser Termin stark von der Entwicklung und Einführung von ETCS Level 2 und GSM-R ab. Um den Termin nicht zu gefährden, hat das BAV im Mai der Planung einer Rückfallebene als Übergangslösung zugestimmt. Sie wird nur realisiert, wenn sich dies als notwendig erweist.

Gotthard: Schwierige Verhältnisse im Süden

Schwierige geologische Verhältnisse bei Bodio und Faido führen zu Verzögerungen. Der Gotthard-Basistunnel wird aus heutiger Sicht ein halbes Jahr später fertig als geplant.

Aktuell

In **Amsteg** war am 17. Januar der Durchschlag für den 1,8 km langen Kabelstollen – über den dereinst die Bahnstromversorgung sichergestellt wird – erfolgt. In der Oströhre wurde die Tunnelbohrmaschine montiert und am 27. Mai in Betrieb genommen. Ende Juni war die TBM 378 Meter weit. *[Mit dem Vortrieb in der Weströhre wurde am 19. August begonnen.]*

Mitte Mai wurde zum ersten Mal überschüssiges Ausbruchmaterial aus Amsteg für das Projekt „Seeschüttung Urnersee“ geliefert. Der Kanton will mit diesen Schüttungen ökologisch wertvolle Flachwassergebiete im ursprünglichen Mündungsgebiet der Reuss wieder herstellen.

In **Sedrun** erfolgte am 23. Juni der Durchschlag für die Ausweitung des Schachtes II von 1,8 auf 7 Meter. Der Schacht hat verschiedene Funktionen. Durch ihn wird die Abluft geleitet, er dient dem Transport von schwerem Gerät, und er erhöht die Sicherheit während der Bauphase.

In **Faido** ist die Weströhre in Richtung Norden 127 Meter lang, in Richtung Süden 132 Meter. Beim Osttunnel sind in Richtung Nord 183 Meter gebohrt, in Richtung Süden 137 Meter. In **Bodio** ist die Tunnelbohrmaschine in der Oströhre bei Tunnelmeter 454 angelangt, in der Weströhre ist sie bei 980 Metern. Anfang Februar erfolgte der zweite Durchschlag der anspruchsvollen Lockergesteinsstrecke.

Schwierige geologische Verhältnisse bei der Multifunktionsstelle Faido erfordern eine Anpassung des Projektes. Nach dem heutigen Kenntnisstand ist mit einem verzögerten Abschluss beim Ausbruch der Multifunktionsstelle und mit einem späteren Durchschlag zwischen den Tunnellosen Faido und Sedrun zu rechnen. Die Verzögerung beträgt voraussichtlich ein halbes Jahr. Zu den Mehrkosten macht die ATG zurzeit noch keine Angaben. Vertiefungsabklärungen sind in Gange.

Im Tunnellos Bodio wurde beim Vortrieb in der Ost- und der Weströhre eine unerwartete Störzone angetroffen. Sie hat in der Oströhre bis Ende Juni eine Ausdehnung von rund 330 Metern erreicht, in der Weströhre ist sie nach 100 Metern vorläufig verlassen worden.

Das Besucherzentrum Pollegio steht Besucherinnen und Besuchern seit April 2003 offen.

Im Februar 2003 gelangte beim Teilabschnitt Sedrun unbehandeltes Abwasser in den Vorderrhein. Die ATG wies die Unternehmer des Tunnello- ses an, die Leitungen und Rinnen regelmässig zu überprüfen und zu reinigen. Zudem wurde im Schachtfuss ein Absetzbecken installiert. Nach der Inbetriebnahme der Abwasserreinigungsanlage Mitte August 2003 dürfte dieses Problem behoben sein.

Ökologie

Der Einsatz von Sprengstoff hinterlässt Reaktionsprodukte in hoher Konzentration an Tunnelwänden, Ausbruchmaterial sowie im Brauch- und Bergwasser. Die Grenzwerte für Nitrit werden im Teilabschnitt Faido überschritten. Das Wasser kann deswegen nicht in den Ticino geleitet werden. In Absprache mit den Fachstellen des Kantons und des Bundes wird dem Abwasser nach der Aufbereitung Überschusswasser beigefügt. Eine Untersuchung hat gezeigt, dass diese Verdünnung eine zweckmässige Lösung darstellt.

Am 3. April ereignete sich im Seitenstollen West des Teilabschnittes Faido ein tödlicher Arbeitsunfall. Ein Felsbrocken hatte sich von der Tunnelbrust gelöst und einen Mineur so unglücklich getroffen, dass er seinen Verletzungen erlag.

Unfälle

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass sich die Bereitstellung zur Inbetriebnahme für den Gotthard-Basistunnel auf (frühestens) Anfang 2014 verschiebt. Die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs sollte nach einer schätzungsweise einjährigen Inbetriebnahmephase ab 2015 möglich sein. Grund für die zeitliche Anpassung sind die schwierigen geologischen Verhältnisse in Faido und Bodio.

Termine

Ausbau Surselva

Die Unterbausanierung im Teilabschnitt Totalumbau wurde abgeschlossen. Die Unwetterschäden an der Kreuzungsstation Mompé-Tujetsch wurden behoben.

MGB

Im zweiten Halbjahr 2003 sollen die Arbeiten im Teilabschnitt Totalumbau abgeschlossen werden. Erstellt werden auch der Schlussbericht und die Abrechnung für die Fahrzeugbeschaffung und den Disentisertunnel.

Beim Teilabschnitt Energieversorgung Oberland wurden die Fahrleitungsanlagen auf der Strecke von Reichenau-Tamins bis Versam-Safien abgeschlossen. Im zweiten Halbjahr 2003 folgt der Abschluss der Arbeiten im Bahnhof Disentis.

RhB

Anschluss Ostschweiz

Die SBB haben den Tunnel Thalwil in Betrieb genommen. Das Entlastungsprogramm des Bundes hat zur Folge, dass der Bau des Zimmerberg-Basistunnels verschoben werden muss.

Zimmerberg-Basistunnel

Die Gemeinde Horgen hat eine Machbarkeitsstudie für eine Unterführung statt einer Überführung der Seestrasse im Portalbereich von Meilibach ausarbeiten lassen. Weitere Planungen fanden nicht statt.

Hirzeltunnel

Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau

SBB

Die SBB genehmigte im Juni 2003 das Bauprojekt für das Modul St. Gallen. Seit September 2002 ist die Plangenehmigungsverfügung für die – nicht fahrplanrelevanten – Module Lichtensteig – Wattwil rechtskräftig. Wegen des Entlastungsprogramms des Bundes muss der Baubeginn auf Anfang 2005 verschoben werden, die Inbetriebnahme kann voraussichtlich erst 2006 erfolgen.

Im November 2002 war Baubeginn in Uznach. Die Inbetriebnahme der wesentlichen Elemente der Module Kaltbrunn – Uznach – Schmerikon dürfte wie vorgesehen Ende 2004 erfolgen.

SOB

Die Bauarbeiten für das Modul Pfäffikon Ost verlaufen plangemäss. *[Seit dem 23. August 2003 verkehren die Züge über die neue Kanalbrücke,]* mit der Inbetriebnahme der gesamten Anlage ist am 1. Juli 2004 zu rechnen. Der Doppelspurausbau Degersheim wird mit dem Fahrplanwechsel 2003 in Betrieb genommen.

Streckenausbauten übriges Netz

Ausbauten Achse Lötschberg Netzteil BLS

Am 9. Mai 2003 genehmigte der Bundesrat die Finanzierung von Massnahmen auf den Strecken Thun – Spiez und Spiez – Frutigen, die eine Leistungssteigerung auf der Zufahrt zum Lötschberg-Basistunnel ermöglichen sollen. An die Gesamtkosten von 49 Millionen Franken leistet der Bund einen Beitrag in der Höhe von 41 Millionen (Preisstand 1998). Mit dem Geld werden die veralteten Signalanlagen durch neue ersetzt, so dass die Zugfolgezeiten verkürzt werden können und der Gleiswechselbetrieb möglich wird. Zudem werden drei Bahnübergänge in den Gemeinden Thun und Spiez aufgehoben. Die ersten Plangenehmigungsverfahren sind im Gang. Der Abschluss der Arbeiten ist per Ende 2007 vorgesehen.

Ausbauten Achse Lötschberg Netzteil SBB

Mit einer Computersimulation hat die ETH Lausanne den Bedarf an Infrastrukturausbauten auf der Strecke zwischen Basel und Brig untersucht. Als eindeutig notwendig erwiesen sich sechs Module: Zwischen Ostermündigen und Gümligen ist ein drittes Gleis unabdingbar. Ebenfalls nötig ist ein drittes Gleis zwischen St. German (Südportal des Lötschberg-Basistunnels) und Visp. Weil dem Bahnhof Visp als Vollknoten eine wichtige Funktion zukommt, muss er erheblich umgebaut werden. Die Stellwerke von Turtmann, Gampel und Raron müssen angepasst werden, damit sie künftig von der Betriebszentrale Spiez aus gesteuert werden können. Auf der Strecke Visp – Brig sind zusätzliche Blockstellen nötig, damit die Züge in kurzen Abständen fahren können. Im Raum Raron – Brig sind die Lärmschutzmassnahmen aufwändiger als bisher angenommen.

Für alle Massnahmen auf dem Netzteil der SBB stehen 189 Millionen Franken (Preisstand 1998) aus dem AlpTransit-Kredit zur Verfügung.

Betriebsvor- bereitung Lötschberg

Die „Arbeitsgruppe Abnahme LBT“ arbeitete schwergewichtig an der Optimierung der Abläufe für die Inbetriebsetzungsphase (Abnahmen, Testläufe, Personalschulung, usw.).

Die „Arbeitsgruppe Betriebsvorbereitung Löttschberg-Achse“ erarbeitete in erster Linie die Vereinbarung Bund – BLS über die Betriebsvorbereitung auf der Löttschberg-Achse. *[Die Vereinbarung wurde am 27. August 2003 vom Bundesrat genehmigt.]*

Erste Schritte zur Aktivierung des Lenkungsausschusses haben stattgefunden, die Anforderungen an die Detailprojekte wurden definiert und die Typenzulassung für die Doppelfahrleitung wurde eingeleitet. Die ATG wird dem BAV einen Entwurf des Bauprojektes Bahntechnik zur Information zustellen.

**Betriebsvorbereitung
Gotthard**

Das Umfeld

Der öffentliche Verkehr unter finanziellem Druck

Der gemischte Ausschuss, der mit der Umsetzung des Landverkehrsabkommens beauftragt ist, traf sich in der Berichtsperiode einmal. Zu den wichtigsten Themen gehörte die Harmonisierung des Verkehrsrechts, die Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsobservatoriums und generell die Transitprobleme auf Schiene und Strasse.

Landverkehrsabkommen

Auf der Strasse nahm das Verkehrsaufkommen über die Alpen im ersten Halbjahr 2003 aufgrund des Übergangs vom Dosier- auf das Tropfenzählersystem (höhere Kapazität) um 3% zu, die transportierte Fracht stieg um 4%. Gleichzeitig wiesen sämtliche Sparten im Schienengüterverkehr ein Wachstum auf. Während der Wagenladungsverkehr um einen Prozentpunkt zulegen, wuchs der unbegleitete kombinierte Verkehr um 3%, der begleitete kombinierte Verkehr (Rola) gar um 36%. Insgesamt transportierte die Schiene 4 % mehr Güter als in der entsprechenden Vorjahresperiode, so dass sich der Modalsplit zwischen den Verkehrsträgern Strasse und Schiene nicht veränderte. Die Wiedereröffnung des Tunnels Monte Olimpino II (Chiasso – Mailand) sollte sich belebend auf den Schienengüterverkehr durch die Schweiz auswirken.

**Flankierende
Massnahmen /
Verlagerung**

Für das Jahr 2003 hat der Bund auf der Rollenden Landstrasse Löttschberg – Simplon ein Angebot von 81'000 Stellplätzen bestellt (für den Verlad von Lastwagen mit einer maximalen Eckhöhe von vier Metern und einem Maximalgewicht von 44 Tonnen). Er subventioniert dieses Angebot mit 29,45 Millionen Franken. Täglich fahren im Schnitt 8 Zugspare mit 18 bis 20 Stellplätzen. Die durchschnittliche Auslastung der ersten sechs Monate beläuft sich auf 76%.

Huckepackkorridor

Die letzten Bauarbeiten auf dem Streckenteil zwischen Iselle und Varzo werden Mitte September 2003 definitiv beendet sein. Die Arbeiten zur Erweiterung des Lichtraumprofils im Simplontunnel sollen voraussichtlich im Dezember 2003 abgeschlossen sein. Bis dann beschränken diese Arbeiten die Kapazität. Im 2004 ist der Ausbau des Stellplatzangebotes auf 105'000 Stellplätze geplant.

BAHN 2000 2. Etappe

Im März 2003 sind BAV und SBB übereingekommen, auf der Basis der bisherigen Arbeiten ein gemeinsames Angebotskonzept zu entwickeln. Eine Taskforce hat im Juni 2003 einen möglichen Ansatz für ein gemeinsames Angebotskonzept entwickelt. Die Vertiefung mit dem Einsatz von computergestützten Modellen benötigt zusätzliche Zeit.

[Parallel dazu werden BAV und SBB gemeinsam die bisherigen Ergebnisse der Planung der 2. Etappe von BAHN 2000 zusammenfassen und die Auswirkungen der geänderten Rahmenbedingungen auf das Projekt untersuchen. Dazu gehören etwa die knappe Finanzlage des Bundes oder der Einbezug der technologischen Entwicklungen. Auf der Basis dieser Arbeiten werden methodische Alternativen skizziert. Ein Angebotskonzept BAHN 2000 2. Etappe soll frühestens im Jahr 2005 dem Bundesrat vorgelegt werden.]

Anschluss ans HGV-Netz

Die Botschaft für den Ost- und Westanschluss wird in der 2. Hälfte 2003 in die Vernehmlassung geschickt. *[Sie wurde am 10. September vom Bundesrat verabschiedet.]* Beim Westanschluss soll gemäss Vereinbarung der beiden Verkehrsminister mit der Realisierung ab Ende 2004 begonnen werden.

Ostanschluss: Im deutschen Bundesverkehrswegeplan vom Juli 2003 ist die Elektrifizierung der Strecke Lindau – Memmingen – München als "internationales Vorhaben" aufgeführt.

Süd- und Nord- anschlüsse

Der Lenkungsausschuss Schweiz/Italien legte Arbeitsschritte fest zur Erneuerung der Simplonkonzession, zur Abstimmung der Schieneninfrastrukturplanung und zur Fortsetzung der NEAT südlich von Lugano.

Die Strecke Basel – Karlsruhe wird bis 2014 schrittweise auf vier Gleise ausgebaut. Auf schweizerischer Seite ist das Projekt einer zweiten Rheinbrücke in Basel im Stadium der Plangenehmigung.

Lärmsanierung

Das BAV hat bis Ende Juni 2003 44 Projekte für Lärmschutzbauten genehmigt – 18 davon in der Berichtsperiode. Weitere 135 Projekte an den Huckepack-Korridoren Gotthard und Lötschberg befanden sich Mitte Jahr im Genehmigungsverfahren oder in der Projektierungsphase.

Ende Juni 2003 waren 665 SBB-Fahrzeuge im Rahmen des FinöV-Programms saniert, das total 1'237 Wagen umfasst. Die Sanierung der Güterwagen ist ab 2004 vorgesehen.

Fonds

Der Voranschlag 2004 des Fonds für Eisenbahngrossprojekte umfasst Entnahmen für die Projekte von 2'302 Millionen Franken. Dies entspricht gegenüber dem Budget 2003 erstmals einer Reduktion von 45 Millionen oder 2 Prozent. Die Fondseinlagen (Ertrag) aus zweckgebundenen Mitteln nehmen 2004 gegenüber dem Budget 2003 um 87 auf 1'089 Millionen ab (-7 %). Die Reduktion ist auf das Entlastungsprogramm (50 Mio.) und die schwache Konjunkturlage zurückzuführen. Nach Belastung der Zinsen (145 Mio.) und Aufnahme der voll verzinslichen Darlehen (542 Mio.) ergibt sich in der Fondsrechnung ein Defizit von 817 Millionen, das durch den Bund mittels Bevorschussung gedeckt wird. Die kumulierte Bevorschussung steigt dadurch auf 3'378 Millionen Franken.

Infolge des Entlastungsprogramms fliessen nur noch 80 % des Bundesanteils an den LSVA-Einnahmen in den Fonds. Mit dem aktuellen Bauprogramm würde dies im Jahr 2007 zu einer Verletzung der Bevorschussungslimite führen. Das BAV hat durch eine erste Steuerungsmassnahme

den Baubeginn des Zimmerberg-Basistunnel um 2 Jahre auf 2008 verschoben. Dadurch kann die Bevorschussungslimite von 4,2 Milliarden Franken (Preisstand 1995) knapp eingehalten werden.

Die NEAT 2 ist ein neues, langfristiges Projekt und kann als denkbare Anschlussprogramm der heutigen FinöV-Projekte bezeichnet werden. Die NEAT 2 soll in zwei Schritten gestartet werden: Der erste Schritt ist die Planungsbotschaft, der zweite die Baubotschaft NEAT 2.

In der Planungsbotschaft NEAT 2 werden zu prüfende Bausteine der NEAT 2 grob aufgezeigt und ein Planungskredit beantragt. Folgende Arbeiten sollen unter anderem mit dem Planungskredit finanziert werden: Ausarbeiten des Vorprojekts der Linienführung Berg lang geschlossen im Kanton Uri einschliesslich notwendiger geologischer Sondierungen, Bewerten von zurückgestellten Strecken im NEAT-Perimeter, Aufzeigen von Engpässen und Erstellen einer Prioritätenliste auf den Nord-Süd-Transitachsen sowie Evaluation von Verbesserungen für die Verbindungen mit dem Ausland.

Auf Grund der Erkenntnisse aus diesen Studien wird dem Parlament ca. 2007/08 die Baubotschaft NEAT 2 unterbreitet. Erst in dieser Baubotschaft ist die NEAT 2 wirklich konkretisiert.

Nach ersten Versuchen in den Jahren 1996 und 1998 führte die SBB im Januar 2003 auf der für den Personenverkehr stillgelegten Strecke Laufenburg – Koblenz mit einem mehr als 1'600 m langen Güterzug Versuchsfahrten durch. Die Auswertung der Untersuchungen stützt die Thesen, wonach lange Güterzüge verkehren können, wenn

- zusätzliche Lokomotiven im Zugverband eingereiht werden, die über eine sehr rasch reagierende Einrichtung ferngesteuert werden,
- die Bremseigenschaften der Wagen nur in einer relativ geringen Bandbreite variieren,
- die Wagen mit Kunststoffbremssohlen oder Scheibenbremsen ausgerüstet sind.

In einer Studie wird die bauliche und betriebliche Machbarkeit für die kommerzielle Nutzung der Nothaltestelle Sedrun im Gotthard-Basistunnel grundsätzlich nachgewiesen. Die Studie „Marktanalyse und Bedürfnisabklärungen“ zeigt allerdings, dass die Rentabilität der geplanten Anlage nicht gegeben ist. *[Am 25. August 2003 sandte das BAV der Bündner Regierung einen Brief mit kritischer Würdigung der Studien. Das BAV kündigte darin an, dass der Bund keine weiteren Mittel für die Fortsetzung der Planungen zur Verfügung stellen wird.]*

Im Rahmen der öffentlichen Anhörung des Sachplans Schiene/öV und des Sachplans Strasse sprachen sich rund 15 % der Einwender für einen übergeordneten Sachplan Verkehr aus. Die Koordinationskonferenz Verkehr, UVEK entschied, die Planungen der Verkehrsämter ASTRA, BAZL und BAV auf die gemeinsame Vorlage eines Sachplans Verkehr auszurichten. Dieser soll aus einem verkehrsträgerübergreifenden strategischen und programmatischen Teil und den drei verkehrsträgerbezogenen Umsetzungs-Teilen Strasse, Schiene/öV und Luftfahrt bestehen.

NEAT 2

Lange Güterzüge

Porta Alpina

Sachplan Schiene/öV

Gesamtbeurteilung und Fazit

Operative Aufgaben

Leistungen und Termine

Im Jahrhundertprojekt NEAT sind mit Ausnahme der Vortriebe ab Erstfeld alle grossen Tunnelbaulose in Betrieb.

Für den Lötschberg wird die fahrplanmässige Inbetriebnahme im Jahr 2007 bestätigt. Am Gotthard zeichnet sich im Plangenehmigungsverfahren für die Arbeiten im Kanton Uri mit einer etappierten Genehmigung eine für alle Parteien akzeptierbare Lösung ab. Infolge der ungünstigen geologischen Verhältnisse in den Vortrieben Bodio und Faido muss die voraussichtliche fahrplanmässige Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels aus heutiger Sicht von 2014 auf das Jahr 2015 verschoben werden.

Kosten und Finanzen

Die mutmasslichen Endkosten betragen per Mitte 2003 rund 15 Milliarden Franken und liegen rund 2 Prozent über dem Total des NEAT-Gesamtkredits von 14,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Die ausgewiesenen und angemeldeten Kostendifferenzen werden weiterhin systematisch vom BAV und den jeweiligen Erstellern geprüft und wenn möglich kompensiert. Zur Deckung der Mehrkosten ist ein Zusatzkredit beantragt worden. *[Am 10. September 2003 hat der Bundesrat die Botschaft über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Kredite der zweiten Phase der NEAT 1 zuhanden des Parlaments verabschiedet.]*

Risikobeurteilung

Aktuell werden mögliche Mehrkosten aus der Risikobeurteilung für das Gesamtvorhaben AlpTransit durch das BAV auf 400 Millionen Franken geschätzt. *[Dieser Betrag ist in den beantragten Zusatzkredit eingeflossen.]*

Entlastungsprogramm

Die prekäre Finanzlage des Bundes und das Entlastungsprogramm haben Auswirkungen auf die NEAT. Die geplante Kürzung der LSVA-Einnahmen für den Fonds bedeutet, dass ohne Korrektur des Investitionsprogramms die Bevorschussungslimite überschritten wird: Mit Ausnahme des Ceneri-Basistunnels und der verbleibenden Ausbauten zwischen St. Gallen und Arth-Goldau werden alle anderen NEAT-Projekte der 2. Phase verzögert.

Strategische Aufgaben

Planungsbotschaft NEAT 2

Die Planungsbotschaft NEAT 2 soll am 26. September 2003 von der Direktion BAV für die Ämterkonsultation verabschiedet werden. Der Bundesrat soll die Botschaft noch vor der Wintersession verabschieden.

Folgekosten öV

Bei der Finanzierung der Schieneninfrastruktur gibt es zwei offene Fragen: Zum einen sind dies die Folgekosten der neuen Infrastruktur, zum andern die möglicherweise nicht vollständig rückzahlbaren Marktdarlehen für die FinöV-Projekte im Umfang von maximal 25 % der Investitionen. *[Der Bundesrat hat am 10. September 2003 das UVEK beauftragt, zusammen mit dem EFD die Probleme zu analysieren und bis Mitte 2004 Lösungsvorschläge zu präsentieren.]*

19.09.2003/gif, kir

* * *



Achse Lötschberg
Frutigen: Nordportal
Lötschberg-Basistunnel



Achse Gotthard
Amsteg: Tunnel-
bohrmaschine
Oströhre

Investitionen NEAT 1

