



# DIE NEUE EISENBAHN-ALPENTRANSVERSE NEAT

## Kosten und Finanzen am 31. Dezember 2002

Alle Zahlenangaben in Millionen Franken (ohne MWST und Bauzinsen)

Werke	Rechnung en inkl. Vertrags- teuerung	Objekt- kredit (OK)	Mehr-/ Minder- kosten	Mut- massliche Endkosten	Bemerkungen zu den mutmasslichen Endkosten und Begründung der Mehrkosten
Preisstand	effektiv	1998	1998	1998	
<b>Projektaufsicht</b>	<b>50.7</b>	<b>76.0</b>	<b>12.0</b>	<b>88.0</b>	Verlängerung der Projektlaufzeit, neue zusätzliche Aufgaben in Endkosten enthalten. Für die vorgesehene multimediale NEAT-Dokumentation ist mit weiteren Kosten von ca. 10 Mio. zu rechnen. Entscheid hierzu erfolgt 2003.
<b>Achse Lötschberg</b>	<b>1'871.5</b>	<b>3'624.0</b>	<b>258.8</b>	<b>3'882.8</b>	Reservenfreigabe von 410 Mio. Franken durch Bundesrat am 21. August 2002 erfolgt. Mehrkosten von 259 Mio. für Vergabe- und Ausführungsmisserfolge sowie vertiefte Projekterkenntnisse in Endkosten enthalten.
<b>Achse Gotthard</b>	<b>1'554.3</b>	<b>7'716.0</b>	<b>1'074.9</b>	<b>8'790.9</b>	Mehrkosten von 1'075 Mio. gemäss Vereinbarung, Kompensationen, Beststellungsänderungen (u.a. Trennsystem, Auflageprojekt Uri), Vergabe- und Ausführungsmisserfolge insb. in Sedrun, vertiefte Projekterkenntnisse in Endkosten enthalten.
davon CBT	50.5	1'392.5	518.6	1'911.2	Systemwechsel Ceneri + 519 Mio. in Endkosten enthalten.
<b>Ausbau Surselva</b>	<b>108.6</b>	<b>123.0</b>	<b>-11.3</b>	<b>111.7</b>	Kostenziel wird eingehalten.
<b>Anschluss Ostschweiz</b>	<b>101.4</b>	<b>992.0</b>	<b>-39.3</b>	<b>952.7</b>	Kostenziel wird eingehalten.
<b>Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau</b>	<b>21.1</b>	<b>91.1</b>	<b>8.2</b>	<b>99.2</b>	Reservefreigabe von 5,1 Mio. Franken durch Bundesrat vom 21. August 2002 erfolgt. Mehrkosten von 8 Mio. für neue Projekterkenntnisse in Endkosten enthalten
<b>Strecken- ausbauten übriges Netz</b>	<b>0.0</b>	<b>530.0</b>	<b>0.0</b>	<b>530.0</b>	Projektoptimierung läuft, Kompensation in Höhe von 20 Mio. Franken durch Wegfall des 3 Gleises Wengi-Ey - Bahnhof Frutigen zu-gunsten des Tagbautunnels Frutigen (Achse Lötschberg) erfolgt.
<b>Zwischentotal AlpTransit</b>	<b>3'707.5</b>	<b>13'152.1</b>	<b>1'303.2</b>	<b>14'455.3</b>	Zur Deckung der mutmasslichen Endkosten werden 1'303 Mio. Reserven beansprucht. Es verbleiben 249 Mio. Reserven. Weitere noch nicht verifizierte, verbal angemeldete Mehrkosten von 485 bis 535 Mio. Franken in Endkosten nicht enthalten.
Reserven		1'551.9			Verbleibende Reserve von 1'552 Mio. nach erfolgter Reservefreigabe von 395 Mio. (BRB vom 21. August 2002).
<b>Total AlpTransit</b>	<b>3'707.5</b>	<b>14'704.0</b>		<b>14'455.3</b>	

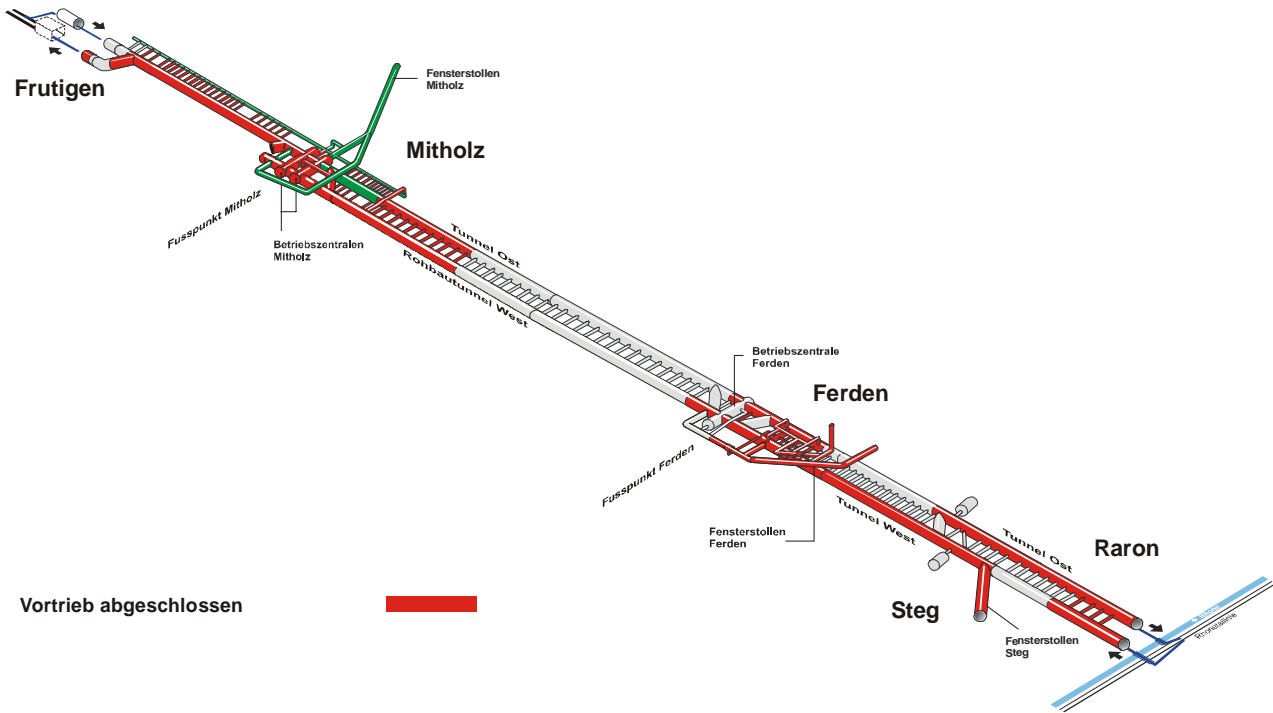
Bauzinsen	MWST / Wust	Indexteuerung (T1, T2)	Vertragsteuerung (T3)	Total
106.1	77.7	590.5	80.8	855.1

### Kommentar zu Kosten und Finanzen

Die mutmasslichen Endkosten für das Gesamtvorhaben AlpTransit liegen mit 14'455 Millionen Franken knapp innerhalb des NEAT-Gesamtkredits. Zur Deckung der Mehrkosten werden 1'303 Millionen aus den Reserven beansprucht, die damit bis auf 249 Millionen zusammenschmelzen. Weitere noch nicht verifizierte, verbal angemeldete Mehrkosten von 485 bis 535 Mio. Franken sind in den mutmasslichen Endkosten nicht enthalten. Es ist vorgesehen, einen Zusatzkredit in der Grössenordnung von 600 bis 800 Millionen Franken für die zusätzlichen Aufwendungen infolge erhöhter Sicherheitsanforderungen, die Entwicklung der Bahntechnologie, vertiefte Projekterkenntnisse und Projektoptimierungen zu beantragen.

# NEAT am 31. Dezember 2002

## Vortrieb Lötschberg-Basistunnel



## Vortrieb Gotthard-Basistunnel

