

## **NEAT-Hintergrundgespräch, 25.03.03**

### **Referat Vizedirektor Testoni**

Das BAV erstellt halbjährlich einen Standbericht zuhanden der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte (NAD). Der jüngste, der den Stand Ende Dezember 2002 wiedergibt, ist soeben abgeschlossen worden.

→ Folien.

Die mutmasslichen Endkosten für das Gesamtvorhaben NEAT belaufen sich (per Ende Dezember 2002) auf 14'544 Millionen Franken. Die voraussichtlichen Gesamtkosten bewegen sich damit aus heutiger Sicht knapp innerhalb des NEAT-Gesamtkredits

→ Tabelle

Alle diese Zahlen sind auf den Stand 1998 „heruntergerechnet“, entsprechen als „nominalen“ und nicht „realen“ Werten. Weshalb dies?

Die Teuerung, die Bauzinsen und die Mehrwertsteuer sind nicht Bestandteil des NEAT-Gesamtkredites. Diese Kosten lassen sich bei langfristigen und umfangreichen Projekten wie der NEAT nicht zuverlässig prognostizieren, sie sind von der Bauherrschaft auch nicht beeinflussbar.

Dasselbe gilt auch für andere Grossvorhaben, die sich

über Jahre oder Jahrzehnte hinziehen. Bei den Autobahnen kostete zum Beispiel ein Kilometer der im Jahre 1964 durchgehend in Betrieb gesetzten Nationalstrasse von Lausanne nach Genf im Schnitt **12,8** Millionen Franken. Zu Beginn der 90er Jahre kostete ein Kilometer Autobahn in Basel-Stadt **237** Millionen Franken.

Das Parlament hat festgelegt, dass der Bundesrat die so entstehenden Mehrkosten mittels Krediterweiterungen abdecken kann.

Auf der Basis des NEAT-Teuerungsindex lässt sich der NEAT-Kredit kostenmässig realitätsnah überwachen und prognostizieren. Bereits im Jahr 2001 wurde der NEAT-Gesamtkredit (Preisbasis 1998) um 2,1 Milliarden Franken angepasst, damit die ursprünglich bewilligten Mittel für den Bau der NEAT teuerungsbereinigt wieder zur Verfügung stehen. In den nächsten Wochen hat der Bundesrat über eine neue Objektkrediterweiterung für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen in der Höhe von 300 Millionen Franken zu beschliessen.

Ich komme zur Lage der Reserven: Diese sind, wir haben dies bereits mehrmals kommuniziert, praktisch bereits vollständig gebunden, weshalb das BAV einen Zusatzkredit beantragen wird. Welchem Zweck dienen diese Reserven?

Ein Blick zurück: In der Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 23. Mai 1990 wird unter Ziffer 221 ausgesagt, dass die

Kostenschätzung den wahrscheinlichsten Wert der Baukosten wiedergibt und darin keine Reserven enthalten sind. Die Kostengenauigkeit liegt bei + 30 bis 40 Prozent / - 10 Prozent. Das Kostenstreumass wird durch geologische und bautechnische Unwägbarkeiten begründet.

In der Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs vom 26. Juni 1996 wird unter Ziffer 231.4 Bezug auf vorgenannte Botschaft genommen und werden die im Anhang 3 in der Tabelle „Genauigkeit der Investitionskosten“ ausgewiesenen Kosten kommentiert. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass allfällige Umstellungen der Tunnelsysteme von einer zweigleisigen Tunnelröhre auf zwei eingleisige Tunnelröhren am Ceneri und am Zimmerberg in den Kosten nicht enthalten seien. Ferner wird auf die noch bestehenden Unsicherheiten der Kostenberechnungen hingewiesen. Damit wird eine Reserve von 15 Prozent auf den Projektkosten begründet. Sie soll zur Abdeckung der Unsicherheiten gegenüber den wahrscheinlichsten Kosten dienen und stabilisiert das Finanzierungspaket.

Im NEAT-Gesamtkredit (Alpentransit- Finanzierungsbeschluss vom 8. Dezember 1999) sind (teuerungsbereinigt auf Preisstand 1998) 1'947 Mio. Fr. Reserven enthalten und deren Freigabe im Rahmen der durch das Parlament freigegebenen Mittel (1./2. Phase) an den Bundesrat delegiert.

Der Bundesrat kann für folgende Tatbestände Reserven freigegeben:

- geologische und bautechnische Unwägbarkeiten
- (bahn)technologische Entwicklungen
- Verhinderung von Verzögerungen im Bauablauf
- Sicherheitsauflagen
- Kostenstreumass
- Stabilisierung des Finanzierungspakets.

Vom Objektkredit „Reserven“ sind (Stand 31.12.02) bis auf 249 Millionen Franken alle Mittel in der einen oder anderen Form gebunden. Von den Reserven wurden bisher aber lediglich Mittel in Höhe von 395 Millionen Franken für die Lötschberg-Achse und die Neat-Zufahrtsstrecke St. Gallen – Arth-Goldau freigegeben.

Der grösste Teil der Reserven ist aufgrund von Bestellungsänderungen des Bundes gebunden, der Rest entfällt auf Projektänderungen sowie die Vergabe und die Ausführung der Ersteller.

Kurzum: Die Reservensituation ist angespannt, obwohl noch nicht einmal ein Viertel des Kredites freigegeben wurde. Eine Erhöhung der Reserven drängt sich zwingend auf. Das Parlament wird sich, wie von Direktor Friedli dargelegt, bei der Beratung der entsprechenden Botschaft dazu äussern können.