

14.01.2005 - 10:10 Uhr

Neue Endkostenprognose für die NEAT: Bahntechnik und Geologie erhöhen Kostenschätzung

Bern (ots) -

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Erstellergesellschaften der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) erarbeiten derzeit eine neue Endkostenprognose (per Ende 2004). Dabei zeichnet sich aufgrund der Entwicklung bei der Bahntechnik und der Geologie ein mutmasslicher Kostenanstieg ab. Diese Kosten sind Teil des im letzten Standbericht ausgewiesenen Risikopotentials von 1,3 Mrd. Franken. Die beiden Erstellergesellschaften der NEAT-Basistunnel haben das BAV über einen Anstieg der mutmasslichen Endkosten um schätzungsweise 400 bis 500 Millionen Franken informiert. Das BAV hat die so genannten Ereignismeldungen als Aufsichtsbehörde entgegen genommen und wird sie analysieren. Ausführlicher darüber berichtet wird mit dem nächsten Standbericht (Stichtag: 31. Dezember 2004).

Die AlpTransit Gotthard AG (ATG) und die BLS AlpTransit AG (BLS AT) haben das BAV jeweils mit einer Ereignismeldung über die Entwicklung der mutmasslichen Endkosten der Basislinien am Gotthard und am Lötschberg informiert. Das BAV hat die Spitze des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und den Präsidenten der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) der Eidg. Räte darüber orientiert. Dieses Vorgehen entspricht den Vorschriften der NEAT-Controlling-Weisung (NCW).

Ursachen: Bahntechnik und Baugrund

Am Lötschberg hat vor kurzem der Einbau der Bahntechnik begonnen. Es zeigte sich bereits in der Planung, dass der Einbau von Schienen, Fahrleitung, Funkanlagen, Überwachungsanlagen usw. komplexer als erwartet ist. Weitere Erfahrungen bezüglich Bahntechnik sind mit der Neubaustrecke (NBS) Mattstetten Rothrist der BAHN 2000 gewonnen worden.

Die ATG hat nun das Bauprojekt Bahntechnik für den Gotthard-Basistunnel unter Einbezug dieser Erfahrungen fertig gestellt. Es zeigte sich auch hier, dass der Kostenvoranschlag gegenüber den mit dem Bund vereinbarten Kosten höher eingeschätzt werden muss, und zwar um ca. 300 Millionen Franken (Preisstand 1998). Ein Teil davon war bereits im letzten Standbericht gemeldet und in die mutmasslichen Endkosten eingerechnet worden.

Bahntechnikprojekt wird erst 2007 vergeben

Die Bahntechnik für den Gotthard-Basistunnel ist noch nicht ausgeschrieben worden. Es ist noch keine Vergabe erfolgt, und es sind noch keine Kosten angefallen. Dieses grosse Baulos soll im Jahr 2006 ausgeschrieben und 2007 vergeben werden.

Das von der ATG erstellte Projekt wird nun plausibilisiert und wo möglich optimiert. Dabei darf nicht übersehen werden, dass es aufgrund der enormen technischen Entwicklung der Bahntechnik äusserst schwierig ist, einen auf Jahre hinaus verlässlichen Kostenvoranschlag zu erstellen. Die ursprüngliche Kostenschätzung des Vorprojekts 1994 bildete die Grundlage der Vereinbarungen

zwischen dem Bund und den NEAT-Erstellern. Beim Erstellen der Kostenschätzung wurde von Entwicklungen des Bahntechnikmarktes ausgegangen, die nun nicht eingetroffen sind.

Für die Lötschberg-Achse meldet die BLS AT Mehrkosten in der Höhe von rund 100 Millionen Franken. Gründe dafür sind Massnahmen für die Einhaltung des Eröffnungstermins sowie schlechterer Baugrund als aufgrund der Prognosen und Sondierungen absehbar, woraus sich unter anderem Nachforderungen von Unternehmungen ergeben.

Im Standbericht als Risiko ausgewiesen

Um welchen Betrag die mutmasslichen Endkosten ansteigen könnten, wird nun vom BAV zusammen mit den Erstellern geprüft. Die ATG wird in Zusammenarbeit mit der SBB zu prüfen haben, inwieweit das Bauprojekt Bahntechnik kostenmässig optimiert werden kann. Die Informationen der Ersteller werden in den NEAT-Standbericht des BAV per Ende 2004 einfließen und dort eingeordnet und kommentiert werden. Der Standbericht wird gegen Ende März 2005 vorliegen. Die wesentlichen Erkenntnisse werden der Öffentlichkeit regelmässig transparent kommuniziert.

Die erwähnten Kosten waren bisher im Risikobereich der Endkostenschätzung enthalten. Im September 2004 haben das BAV und die Ersteller kommuniziert, dass die mutmasslichen Endkosten der NEAT bei 15,9 Mrd. Fr. liegen und dass sie sich im schlechtmöglichten Fall noch um ca. 1,3 Mrd. Fr. erhöhen könnten.

Steuerungsmassnahmen

Als Sofortmassnahme hat das BAV nun angeordnet, verstärkt nach Einsparungsmöglichkeiten zu suchen, insbesondere im Bauprojekt Bahntechnik des Gotthard-Basistunnels. Im Weiteren müssen die veranschlagten Bahntechnikkosten für den Ceneri-Basistunnel überprüft werden.

Ziel ist es, mit konkreten Massnahmen den Aufwärtstrend der mutmasslichen Endkosten der NEAT zu brechen, auch mit Blick auf den Einfluss dieser Kostenentwicklung auf andere aus dem FinöV-Fonds finanzierten Eisenbahn-Grossprojekte

Bau schreitet zügig voran

Beim Lötschberg-Basistunnel sind zurzeit bereits 98 % des Tunnelsystems ausgebrochen. Mit dem letzten Durchschlag (Hauptdurchschlag zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis) wird für das Frühjahr 2005 gerechnet. Die Eröffnung erfolgt voraussichtlich im Jahr 2007.

Beim Gotthard-Basistunnel sind etwas über 40 % ausgebrochen. Pro Monat werden dort über zwei Kilometer Tunnel gebohrt und gesprengt. Die Eröffnung des Basistunnels wird auf 2015/2016 prognostiziert.

Bern, 14. Januar 2005
Bundesamt für Verkehr

Auskünfte:
Bundesamt für Verkehr, Politik und Kommunikation, Tel. 031 322 36 43