



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV
Office fédéral des transports OFT
Ufficio federale dei trasporti UFT
Uffizi federal da traffic UFT



Neue Eisenbahn- Alpentransversale



Standbericht 2012

1. Januar – 31. Dezember 2012

Kurzfassung

Impressum

Herausgeber:
Bundesamt für Verkehr (BAV)
CH-3003 Bern

Projektverantwortung
und -koordination:
BAV Infrastruktur, Sektion Grossprojekte

Redaktion und Gestaltung:
raschle & kranz GmbH, Bern

Bilder:
Alptransit Gotthard AG (ATG), BLS AG, BAV

Gemäss Artikel 3 des Bundesbeschlusses über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits vom 16. September 2008 erstattet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) der Finanzdelegation der beiden Räte und der NEAT-Aufsichtsdelegation Bericht über den Fortschritt der Bauarbeiten und über die Entwicklung der Kosten. Er wird von der NEAT-Aufsichtsdelegation im April 2013 zur Kenntnis genommen.

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



Inhalt

Die NEAT – ein kurzer Überblick	4
---------------------------------	---

Stand des Projektes	5
– Achse Lötschberg	7
– Achse Gotthard	7

Kosten, Risiken, Finanzierung und Termine	17
---	----

Das Umfeld	20
------------	----

Ausblick	23
----------	----

NEAT-Kennziffern	24
------------------	----

Die NEAT – ein kurzer Überblick

Januar 2012

Beginn des Einbaus der festen Fahrbahn von Erstfeld her in der Einspurröhre Ost des Abschnittes Erstfeld–Sedrun.

Februar 2012

- Werkvertragliche Abnahme der Bauarbeiten Tunnel Erstfeld und Amsteg.
- Überwindung der geologischen Störzone «Linea Val Colla» im Ceneri-Basistunnel.

März 2012

Aufnahme des Betriebs der provisorisch auf die Brücke über die A2 verlegten Stammlinie der SBB bei Camerino.

April 2012

Aufnahme der Bauarbeiten für das Bahntechnikgebäude Sedrun.

Mai 2012

Ausschreibung für die bahntechnischen Installationen des Ceneri-Basistunnels.

Juni 2012

Arbeitsunfall mit Todesfolge auf der Tunnelbaustelle Faido.

Juli 2012

Feierliche Einweihung des Badesees Lag Claus Surrein bei der ehemaligen Materialdeponie des Gotthard-Basistunnels bei Sedrun.



August 2012

Die feste Fahrbahn in der Oströhre zwischen Erstfeld und Sedrun ist vollständig eingebaut.

September 2012

- Der Bundesrat fährt mit einem Sonderzug auf den definitiven Schienen von Erstfeld bis nach Sedrun.
- Beginn des Einbaus der festen Fahrbahn in der Einspurröhre West des Gotthard-Basistunnels am Nordportal Erstfeld in Richtung Sedrun.



Oktober 2012

Übergabe der beiden Einspurtunnels südlich von Sedrun an die Transtec Gotthard für den Einbau der Bahntechnik.

November 2012

Aufnahme des Huckepackverkehrs über die Einspurröhre West zwischen dem Tunnelportal Bodio und der Multifunktionsstelle Faido.

Dezember 2012

- Abschluss der Rohbauarbeiten in der Multifunktionsstelle Sedrun.
- Die Doppelspur zwischen dem Bahnhof Altdorf und dem Spurwechsel Ried steht nach einem einjährigen Einspurbetrieb wieder zur Verfügung.

Stand des Projektes

Von den bahntechnischen Installationen des Gotthard-Basistunnels (GBT) sind inzwischen 35 % ausgeführt. Beim Ceneri-Basistunnel (CBT) mit einer Gesamtlänge von 39.8 km sind 23 km des gesamten Tunnelsystems ausgebrochen, was rund 58 % aller Vortriebe entspricht. Am 5. September 2012 fuhr der Bundesrat mit einem Sonderzug auf den definitiven Schienen von Erstfeld bis nach Sedrun.

NEAT-Aufsichtsdelegation

Die NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) liess sich im Jahr 2012 an vier ordentlichen Tagungen und zwei Sondersitzungen von der Alptransit Gotthard AG, der SBB und dem BAV über den Projektstand informieren. Am 5. Dezember wurde in einer ausserordentlichen NAD-Sitzung Ständerat Isidor Baumann zum Präsidenten für das Jahr 2013 gewählt.

Bundesrat und Parlament

Der Bundesrat beantwortete im Jahr 2012 sieben parlamentarische Vorstösse mit Bezug zur NEAT, das Parlament behandelte drei Vorstösse zur NEAT.

Ausserdem verabschiedete der Bundesrat folgende Geschäfte im Umfeld der NEAT:

- Bericht zur Porta Alpina Sedrun am 16. Mai 2012
- Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse. Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens am 21. September 2012

Projektauficht

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und das Technische Begleitteam AlpTransit (TBT-AT) führten 2012 vier risikoorientierte Fachaufsichten und zwei Prüfungen bei der ATG und SBB durch.

Im Bereich Bahntechnik und Betriebsvorbereitung wurde festgestellt, dass das anspruchsvolle Terminziel der Inbetriebnahme des GBT per Dezember 2016 mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erreichen ist. Das Technische Begleitteam hat hierzu 14 Empfehlungen zuhanden der ATG und der SBB formuliert. Insgesamt wurden beim GBT



Für den Einbau des Gleises vorbereitete GBT-Weströhre Richtung Nord.

keine schwerwiegenden Risiken hinsichtlich der Kosten und Termine mehr erkannt. Betreffend Baugrund, -logistik und -technik orteten die Prüfenden die grössten Gefahren in den geologischen Ungewissheiten und den eingeschränkten Vortriebsleistungen der Nordvortriebe des CBT.

NEAT-Kommunikation

Die problemlos voranschreitenden Inbetriebsetzungsarbeiten des GBT erweckten in den Medien nur wenig Aufsehen. Regional wurden Themen wie der Kantonsbahnhof Uri, der vorläufige Verzicht auf die

Porta Alpina oder die Bauarbeiten für den Ceneri-Basistunnel aufgegriffen.

Der Gotthard-Basistunnel wird gemäss heutigem Kenntnisstand im Dezember 2016 in Betrieb gehen. Die Eröffnungsfeier wird einige Monate vorher stattfinden. Die Vorarbeiten wurden von einem Team mit Vertretern von UVEK, BAV, SBB und ATG aufgenommen und sollen im Verlaufe des Jahres 2013 durch einen hauptamtlichen Projektleiter verstärkt werden. Der offizielle Eröffnungsakt wird den Dank an die Schweizer Bevölkerung ausdrücken, die

WISSENSWERT

Im Sog der NEAT

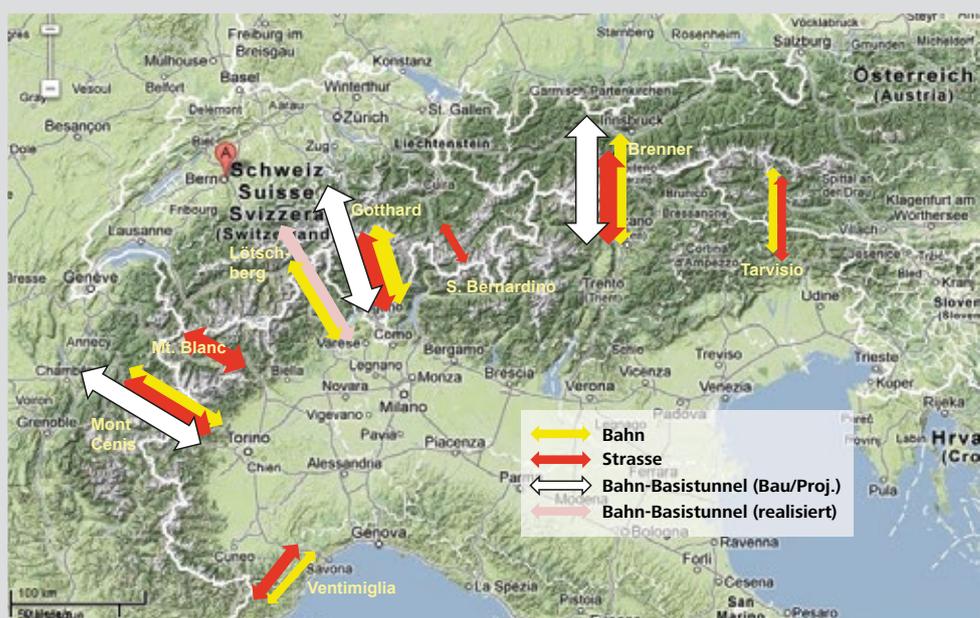
Der Güterverkehr in der Schweiz und in Europa wird gemäss den meisten Prognosen weiter wachsen. Haupttreiber für diese Entwicklung sind das Bevölkerungswachstum (Migration), zunehmende Konsumansprüche und die anhaltende Globalisierung verknüpft mit einer fortschreitenden Arbeitsteilung. Um das prognostizierte Wachstum im alpenquerenden Güterverkehr nicht zur Hauptsache über die Strasse abwickeln zu müssen, beabsichtigen auch die Nachbarländer der Schweiz, ihre Schieneninfrastruktur massiv auszubauen.

Zwischen Lyon und Turin planen Frankreich, Italien und die EU seit langem eine leistungsfähige Hochgeschwindigkeitsverbindung mit dem 57 km langen Mont-Cenis-Basistunnel als Kernstück. Die Strecke ist Teil des Korridors Lissabon – Kiew, einer der wichtigsten Güterverkehrsverbindungen in Europa (vgl. NEAT-Standbericht 2010/I). Die Hauptbauphase soll im kommenden Jahr beginnen. Aufgrund der teilweise starken lokalen umweltpolitischen Widerstände und der nach wie vor nicht vollumfänglich gesicherten Finanzierungsbasis ist frühestens ab 2030 mit einer Inbetriebnahme der Strecke zu rechnen.

Auf dem Korridor Berlin–Palermo soll die heutige Brennerstrecke zwischen Innsbruck und Franzenfeste bis 2030 durch den 55 km langen Brenner-Basistunnel ersetzt werden. Die Route über den Brenner ist heute die wichtigste Alpenquerung in Europa, dementsprechend gross sind die Bestrebungen, die Realisierung der neuen Schienenverbindung voranzubringen. Obwohl die Arbeiten weiter fortgeschritten sind und die Finanzierungsbasis, namentlich der Anteil Österreichs, positiver beurteilt wird als beim Mont Cenis, bestehen auch beim Brennerprojekt nach wie vor beträchtliche Unsicherheiten bezüglich einer fristgerechten Realisierung.

Sowohl bezüglich Ausführung und technischer Eckwerte als auch der prognostizier-

ten Realisierungsdauer und der Kosten sind die beiden Tunnelprojekte mit den NEAT-Basistunnels vergleichbar. Allerdings muss aufgrund des frühen Realisierungsstandes mit Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen gerechnet werden, was die Vergleichbarkeit mit der NEAT erschwert. Insgesamt sind die Auswirkungen auf die NEAT gering. Falls die Basistunnels am Brenner und Mont Cenis später als geplant oder gar nicht eröffnet werden, ist jedoch mit einer leichten Verlagerung der Gütervolumen auf die NEAT-Achsen zu rechnen (Quelle: NEAT WIRE 2010).



die NEAT bewilligt und finanziert hat, und gleichzeitig eine internationale Ausstrahlung haben.

Im Rahmen der Internationalen Kommunikation Alptransit organisierte das BAV zum zweiten Mal und gemeinsam mit der Schweizer Botschaft in der Bundesrepublik Deutschland eine Internationale Korridor-Konferenz. Damit fördert die Schweiz den konstruktiven Dialog bezüglich politischer und wirtschaftlicher Aspekte für einen effizienten Nord–Süd-Gütertransport in Europa.

Achse Lötschberg

Fünf Jahre nach der Eröffnung sind nur noch einige wenige Geschäfte im Zusammenhang mit der Erstellung und Inbetriebsetzung des Lötschberg-Basistunnels offen bzw. nicht abgerechnet.

Für das vierte Gleis Visp–St. German wurden zwischen SBB und BAV im Juni 2012 der Leistungsumfang und die Terminziele aktualisiert. Die Ausführungsphase wurde bis Ende 2017 verlängert. Die prognostizierten Kosten können weiterhin eingehalten werden, wogegen sich die Inbetriebnahme aufgrund der Bauarbeiten an der Autobahn A9 um ein Jahr verzögern könnten. Zur Klärung von offenen Schnittstellen finden regelmässig Koordinationssitzungen zwischen SBB, BLS, dem Bundesamt für Strassen, der Matterhorn–Gotthard-Bahn, der Gemeinde Visp und dem Kanton Valis statt.



Neue Vispa-Brücke: Über sie soll das vierte Gleis von Visp nach St. German führen.

Achse Gotthard

Die Rohbauarbeiten im GBT sind weit fortgeschritten. Am 17. Februar 2012 fand die werkvertragliche Abnahme der Bauarbeiten Tunnel Erstfeld und Amsteg statt, am 6. September jene von Teilen des Werks Tunnel Sedrun (Einspurröhren Richtung Nord und Teile der Multifunktionsstelle Nord). In der Multifunktionsstelle Sedrun konnten die Rohbauarbeiten am 15. Dezember 2012 abgeschlossen werden. Mit dem nahenden Abschluss der Arbeiten des Rohbaus und der Rohbauausrüstung fokussieren sich die Aktivitäten im GBT zunehmend auf den Bereich Bahntechnik.

Auf der Tunnelbaustelle in Faido ereignete sich am 16. Juni 2012 ein Arbeitsunfall, an dessen Folgen der Verunfallte starb.

Die Übergabe des Gotthard-Basistunnels mit den Stammlinienanschlüssen an die SBB sowie die Betriebsbewilligung für die Aufnahme des Probebetriebs werden unverändert auf Ende Mai 2016, die kommerzielle fahrplanmässige Inbetriebnahme durch die SBB auf den Fahrplanwechsel 2016 prognostiziert.

Die geologischen Verhältnisse beim Hauptvortrieb im CBT sind weiterhin schwierig. Die Vortriebsleistungen ab Sigirino in Richtung Norden waren auch in dieser Berichtsperiode geringer als geplant. In Richtung Süden wurde die geologische Störzone «Linea Val Colla» überwunden, die Vortriebsleistungen entsprachen den Prognosen.

WISSENSWERT**Aktualisierte Langzeitstudie Sedrun**

Im Auftrag des Kantons Graubünden, der Gemeinde Tujetsch (mit dem Hauptort Sedrun) und des BAV untersucht die Universität St. Gallen seit 1999 die Entwicklungen rund um die NEAT-Baustelle Sedrun. Ziel ist die Erstellung einer langfristigen wissenschaftlichen Dokumentation über die ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Grossbaustelle auf die Region Sedrun.

Die Auswirkungen werden anhand von insgesamt 46 Kernindikatoren gemessen, zu denen periodisch quantitative und qualitative Daten (z.B. Befragungen) erhoben werden. Ein erster Bericht wurde bereits im Jahr 2001 erstellt, Aktualisierungen erfolgten in den Jahren 2003, 2006 und 2010. Die Resultate der Aktualisierung 2010 wurden im vergangenen Frühling veröffentlicht.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass aus ökologischer Sicht in den Jahren 2007 bis 2010 die landschaftlichen Veränderungen durch die bestehenden Materialdeponien prägend waren, insgesamt aber keine grösseren Probleme festgestellt wurden. Dazu trug nament-

lich auch der Einbezug von Experten und Umweltschutzorganisationen bei (vgl. NEAT Standbericht 2010/I).

Wirtschaftlich wirkte sich die Baustelle weiterhin positiv auf die Gemeinde Tujetsch aus. Seit Baubeginn konnte sie Mehreinnahmen von rund 15 Millionen Franken verzeichnen und mit diesen Mitteln ihre Infrastruktur erhalten und erneuern. Neben den zusätzlichen Steuereinnahmen zeichnen hierfür auch das nach wie vor grosse Besucherinteresse an der NEAT und der Baustelle Sedrun verantwortlich. Nach Ende der Bauarbeiten dürften die finanziellen Spielräume der Gemeinde Tujetsch jedoch deutlich kleiner werden. Damit sie sowohl ihre Bevölkerungszahl als auch ihre finanziellen Spielräume halten kann, sind gemäss der Studie weitere Investitionen – insbesondere in die touristische Infrastruktur – nötig.

Die sozialen Indikatoren haben nach rund 15 Jahren Bauzeit an Bedeutung verloren und erscheinen derzeit kaum noch als relevant. Die Baustelle ist fester Bestandteil des Gemeindelebens und das Verhältnis zwischen Einheimischen und Belegschaft wird nach wie vor als gut bezeichnet. Mit

dem absehbaren Ende der Bauarbeiten sieht sich die Gemeinde Tujetsch grossen Herausforderungen gegenüber. Zu deren Bewältigung kann der durch die NEAT-Bautätigkeit generierte Nutzen eine wichtige Unterstützung bieten. Der Erhalt von Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit erscheint nur über regionale und teilweise überregionale Projekte möglich. Dies beinhaltet jedoch auch eine Abhängigkeit von anderen Partnern und Gemeinden (z.B. Skigebietsverbindung Andermatt–Sedrun, Resort Andermatt). Damit ist Sedrun gemäss den Autoren der Studie mit den gleichen Herausforderungen konfrontiert wie andere Bergregionen auch, hat aber derzeit noch eine vergleichsweise gute Ausgangsposition, auch konnten negative Entwicklungen während der Bauphase teilweise aufgehalten werden.

Die Langzeitstudie wird bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, also bis Ende 2016, weitergeführt, die nächste Aktualisierung ist für 2013/2014 vorgesehen.

Weitere Infos: www.alexandria.unisg.ch/Publikationen/Person/S/Simone_Strauf/209919

Gotthard Nord

Während eines Jahres wurde der gesamte Nord–Süd-Verkehr zwischen Altdorf und Erstfeld nur auf einem Gleis abgewickelt. Nach Abschluss der Erneuerungsarbeiten an der Stammlinie konnte die Doppelspur

auf den Fahrplanwechsel hin der SBB übergeben werden.

Seit April 2012 kann die Unterführung Wysshus von den Fussgängern, seit Ende September 2012 auch vom motorisierten

Verkehr benutzt werden. Nach 17-monatiger Bauzeit konnten die Unterführung und die beiden Kreisel auf der Ost- und der Westseite dem Verkehr übergeben werden. Somit liess sich im Zuge der Realisierung der offenen Zufahrtsstrecke der NEAT ein



Sedrun: Nach der Demontage der Schachtförderanlage (im Bild) wird im nächsten Jahr die definitive Hebeeinrichtung installiert.



Am 5. September 2012 fuhr der Bundesrat auf den definitiven Schienen von Erstfeld bis zur Multifunktionsstelle Sedrun.

jahrzehntealter Wunsch der Bevölkerung nach einer leistungsfähigen Strassenverbindung zwischen Altdorf und Attinghausen erfüllen. Gleichzeitig ist mit der Grösse des Durchlasses bei einem Schächenhochwasser eine genügende Abflusskapazität Richtung Stille Reuss gewährleistet.

Im Rahmen eines Taufaktes rollte am 15. November 2012 die AlpTransit-Lokomotive, deren Erscheinungsbild dem Stand der Arbeiten angepasst worden war, durch das Nordportal des Gotthard-Basistunnels in Erstfeld.

Gotthard-Basistunnel

Am 30. Juni 2012 besuchten rund 2500 Personen den Tag der offenen Baustelle in **Erstfeld**. Dabei war es erstmals möglich, mit einem Personenzug in den Gotthard-

Basistunnel einzufahren. Nachdem Ende August der Einbau der festen Fahrbahn in der Oströhre zwischen Erstfeld und Sedrun abgeschlossen werden konnte (siehe unten), fuhr der Gesamtbundesrat anlässlich seines Besuches in Sedrun am 5. September die rund 21 Kilometer auf den definitiven Schienen von Erstfeld bis zur Multifunktionsstelle Sedrun.

Auf dem Installationsplatz **Amsteg** wurden weitere Rückbauarbeiten ausgeführt und die Fläche des Kieslagers konnte teilweise bereits rekultiviert werden. Anlässlich des 20. Jahrestags der Volksabstimmung zur NEAT besuchte alt Bundesrat Adolf Ogi am 27. September 2012 den Gotthard-Basistunnel und besichtigte die aktuellen Arbeiten.

Am 30. August 2012 erreichte die Mannschaft des Betonzugs von Erstfeld nach rund 6 Monaten **Sedrun**. Damit ist die feste Fahrbahn in der Oströhre zwischen Erstfeld und Sedrun vollständig eingebaut. Parallel dazu hat der Einbau der Fahrleitung begonnen. Nach kurzem Unterbruch begann im Spätsommer der Einbau der festen Fahrbahn auch in der Weströhre. Bis im März 2013 soll das definitive Gleis auch in der zweiten Röhre von Erstfeld bis nach Sedrun verlegt sein.

Mit einer feierlichen Einweihung konnte am 9. Juli 2012 der Badesee Lag Claus Surrein eingeweiht werden. Angrenzend an die Inertstoffdeponie Claus Surrein der ATG ist ein attraktiver Badesee mit Ökonomiegebäude, einer grossen Terrasse und sanitären Installationen entstanden.

Parallel zum Einbau der Bahntechnik laufen in Sedrun die Arbeiten am Innenausbau. Nach der Demontage der Schachtförderanlage beginnt im nächsten Jahr die Installation der definitiven Hebeeinrichtung in Schacht 1. Diese dient im Wesentlichen für Erhaltungsarbeiten im Schacht und als Zugang zum Fusspunkt Sedrun. Im Ereignisfall werden durch den Schacht 1 250 m³/s Luft eingeblasen, um die Räume der Multifunktionsstelle sowie die «gesunde» Röhre für Fluchtende raurei zu halten. Um zu gegebener Zeit die Räumlichkeiten am Standort Sedrun touristisch nutzen zu können, wird zwischen den Wartehallen und der Oströhre des Gotthard-Basistunnels ein Besucherfenster installiert. Die Regelung der Nutzung erfolgt in einer zwischen der SBB und dem Kanton Graubünden abzuschliessenden Vereinbarung.



Wird aufgrund von Setzungen regelmässigen Kontrollen unterzogen: Portalbereich Bodio.

Im **Abschnitt Faido** wird die Ausstattung der 41 Querschläge mit Türen, Lüftungsanlagen und Doppelböden Anfang 2013 abgeschlossen. Im Portalbereich Faido ist das Untergeschoss von Lüftungszentrale und Bahntechnikgebäude bereits betoniert. Am 1. Oktober 2012 konnte zwischen Sedrun und Faido ein weiterer Abschnitt der beiden Einspurtunnels für den Einbau der Bahntechnik an die Transtec Gotthard übergeben werden.

Abschnitt Bodio: Im November 2012 wurde mit den Arbeiten an den Banketten in der Einspurröhre Ost ab der Multifunktionsstelle Faido Richtung Bodio begonnen. Weitere Flächen des Installationsplatzes wurden geräumt und für die Erstellung des Bahntrasses bzw. für Endgestaltungsarbeiten freigegeben.

Am 1. November 2012 konnte der Huckepackverkehr über die Einspurröhre West in Betrieb genommen werden. Da in der Oströhre Faido–Bodio noch Rohbauarbeiten (z.B. Bankettbetonierung) im Gang sind, ist diese Tunnelröhre mit der Stollenbahn erschlossen. In der Weströhre ist bereits die definitive Fahrbahn eingebaut. Um die Transportbedürfnisse des Tunnelbauunternehmers, der weiter nördlich – im Abschnitt Faido–Sedrun und im Fusspunkt Faido – noch tätig ist, abzudecken, kann dieser im Huckepack-System Transportfahrten durch die Weströhre durchführen. So wurden etwa auf Langholzwagen die für den Rohbau eingesetzten Kühlanlagen aus dem Tunnel gefahren und Anlagen für die Rohbauausrüstung in den Tunnel geschafft.

Die im Februar 2012 ausgeführten terminlich vorgezogenen Schüttungen zur Erstel-

lung der Rohplanie östlich der Tagbaustrecke riefen geringere Setzungen (im Millimeterbereich) hervor, als erwartet worden war. Für die über die Tagbaustrecke führende Stammlinie der SBB sowie für die Kantonsstrasse besteht keine Gefahr. Um der späteren Betreiberin SBB die Machbarkeit von Hebungsinjektionen als Rückfallene aufzuzeigen, werden seit Oktober 2012 Probeinjektionen vorgenommen, diese Versuche dauern bis Frühling 2013. Die bereits vor längerem festgestellten minimalen Setzungen des Fahrbahnuntergrunds im Portalbereich Bodio können eine potenzielle Gefahr für die umliegenden Infrastrukturen darstellen. Aus diesem Grund wird dieser Streckenabschnitt regelmässigen Kontrollen unterzogen.

Das von der ATG mit der Materialprüfung der HDPE-Entwässerungsrohre im GBT be-

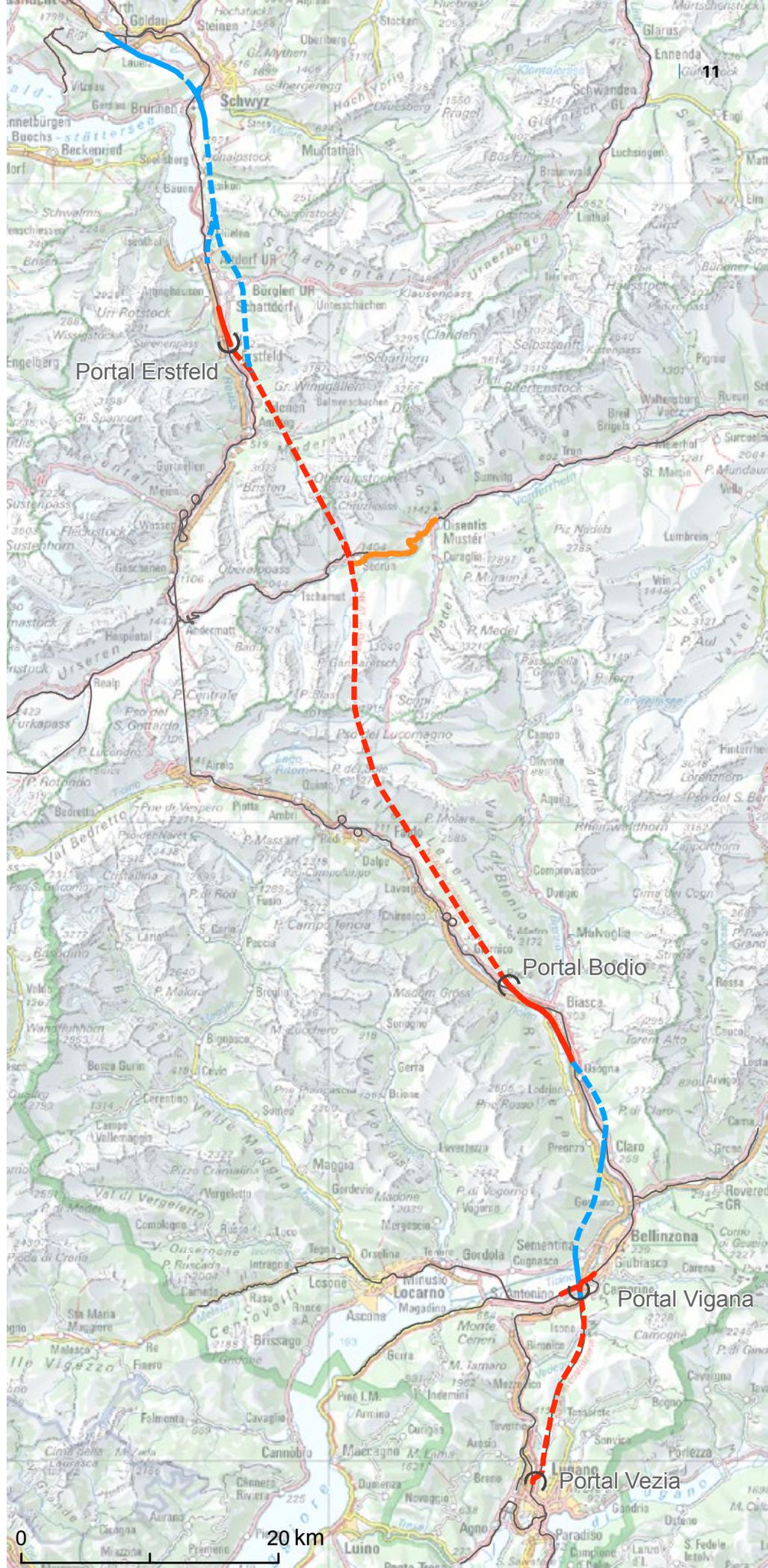
auftragte Süddeutsche Kunststoff-Zentrum Würzburg erachtet es als erwiesen, dass ein Teil der gelieferten und eingebauten Entwässerungsrohre materialtechnisch nicht den gemäss Werkvertrag bestellten Anforderungen entspricht. Die ATG macht bei den Vertragspartnern die werkvertraglichen Rechte geltend. Aufgrund der heutigen Erkenntnisse und Untersuchungsergebnisse steht ein Ausbau bereits eingebauter Rohre nicht zur Diskussion. Die Bereiche mit potenziell geschwächten Rohren sind identifiziert, für diese wird ein langfristig angelegtes Überwachungskonzept erstellt.

Gotthard Süd

Die Arbeiten für die Neubaustreckenbrücke über den Riale Froda (Widerlager und Pfeiler), das Rückhaltebecken oberhalb der Einleitung des Riale Stabiello in den Ticino, den Kanal Stabiello und den Tagbautunnel Giustizia verlaufen programmgemäss. Die Materialschüttungen für die Trasse (Damm) der beim Anschluss Giustizia zu verlegenden Kantonsstrasse sind im Gang. Der Trassebau für die ebenfalls zu verlegende Stammlinie, Teil Ost, ist abgeschlossen und wurde der SBB am 28. September 2012 für den Einbau der bahntechnischen Installationen übergeben. Der Bau der Portalsichel verläuft programmgemäss und die Lärmschutzwände entlang der Neubaustrecke sind erstellt.

NEAT-Strecken (offen/Tunnel):

- ▬▬▬ Sachplan
- ▬▬▬ Neubaustrecken im Bau oder fertiggestellt
- ▬▬▬ Ausbauprojekte im Bau oder in Betrieb
- ⊖ Tunnelportale
- ▬ bestehendes Bahnnetz



Bahntechnik Gotthard-Basistunnel

Die Arbeiten für den Anschluss Gotthard Nord verlaufen termingemäss. Der Bau von Fahrbahn, Fahrleitung und Kabelkanälen konnte termingerech zur Betriebsaufnahme der Doppelspur am 3. Dezember 2012 abgeschlossen werden und die erste Weiche mit Hydrostarantrieb wurde durch die SBB installiert. Der Bahnbetrieb verlief seit der Inbetriebnahme der Einspurstrecke Altdorf–Rynächt am 5. Dezember 2011 weitestgehend störungsfrei.

Termingemäss verlaufen die Arbeiten auch auf der Neubaustrecke GBT. Bis Ende Dezember 2012 waren insgesamt 35 % der bahntechnischen Installationen realisiert. In der Weströhre zwischen Faido und Bodio sind die Installationsarbeiten der bahntechnischen Anlagen abgeschlossen und es

laufen bereits die Vorbereitungen für den Versuchsbetrieb.

Das Ausführungsprojekt Gesamtsystem Bahntechnik vom 30. November 2011 wurde durch die ATG mit Auflagen zur Ausführung freigegeben. Die Schwerpunkte der Projektierung lagen bei den offenen Strecken Nord und Süd sowie bei den technischen Zentralen. Die Unterlagen sind zu rund 80 % erstellt.

Das Bundesamt für Verkehr genehmigte im Berichtsjahr unter anderen die Detailprojekte «Fluchtwege» und «Neubau elektronisches Stellwerk Pollegio» mit Auflagen. Zur Überarbeitung des Grobkonzepts für die Sicherungsanlagen der Gotthard-Basislinie wurde am 11. Oktober 2012 von SBB und ATG eine Taskforce eingesetzt.



Nordportalbereich CBT, Camorino.

Bahnhof Altdorf

Am 20. Dezember 2012 wurde die Vereinbarung über die Entwicklung des Bahnhofs Altdorf zum Kantonsbahnhof Uri von Vertretern des Kantons Uri, der SBB und des BAV unterzeichnet. Diese Vereinbarung soll es ermöglichen, dass dereinst bis

WISSENSWERT**Architektonische Einheit**

Die neue Gotthardlinie weist von Erstfeld bis Lugano ein einheitliches Gestaltungskonzept auf. Es ist aber flexibel genug angelegt, um auf lokale Gegebenheiten reagieren zu können. Gleichzeitig muss dieses Konzept die engen finanziellen Bedingungen berücksichtigen und der Forderung nach einem sparsamen Umgang mit dem vorhandenen Platz und weiteren ökologischen Vorgaben Rechnung tragen. Leitmotiv der Gestalter ist das Thema «Durchstossen des Bergs». Die einzelnen

Bauwerke wie Brücken, Tunnelportale, Unterführungen und Stützmauern bilden eine Einheit. Ihre formale Gestaltung und Umsetzung variiert jedoch mit den jeweiligen bau- und bahntechnischen Bedingungen und dem räumlichen und kulturellen Umfeld.

Die eindrucklichsten Bauwerke der neuen Linie sind die Portallandschaften Nord bei Erstfeld (vgl. Titelbild) und Süd bei Biasca. Die unterschiedlich langen Tunnelleinfahr-

ten und -ausfahrten beeindrucken durch ihre Geometrie und ihr aerodynamisches Profil. Grund für die Versetzung der beiden Röhren ist das Vermeiden von Luftzirkulation, die durch austretende und eingesaugte warme Luft entstehen und die Temperatur im Innern des Tunnels zusätzlich erhöhen könnte. Zudem kann dadurch verhindert werden, dass in einem Ereignisfall Rauch aus einer Röhre in die andere eingesogen wird.



zu 400m lange Personenzüge, die durch den GBT verkehren, im Kanton Uri halten können. Das BAV sichert dem Kanton und der SBB zu, sich an der Finanzierung der dafür notwendigen bahnseitigen Projektierungs- und Bauarbeiten zu beteiligen. Der Bahnhof Altdorf soll zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs im Kanton Uri und das umliegende Gebiet zu einem attraktiven Entwicklungsschwerpunkt im Urner Talboden werden.

Ceneri-Basistunnel

Die ATG reichte am 30. Januar 2012 im Einvernehmen mit der SBB ein Wiedererwägungsgesuch zum Verzicht auf die Realisierung der Interventionsstelle in Giubiasco ein. ATG und SBB sind der Meinung, dass das seit der Plangenehmigung für den Ceneri-Basistunnel am 28. Oktober 2005 netzweit aufgebaute Konzept für die Zugkontrollleinrichtungen die Verhältnisse verändert hat und die Interventionsstelle dadurch bedeutungslos geworden ist. Die Bereinigung mit den Fachstellen des Bundes und des Kantons Tessin ist im Gang.

Beim Gegenvortrieb Vigana sind die Betonierarbeiten für die Sohle bis auf die Kaverne Ost und für das Innengewölbe der Bretella Lugano–Bellinzona bis auf die Übergangsbereiche der beiden Querschnittsänderungen (Nischen für Strahlventilatoren) abgeschlossen.

Vom Zwischenangriff Sigirino aus werden Vortriebsarbeiten für den Ceneri-Basistunnel sowohl in Richtung Süd als auch in Richtung Nord vorgenommen. Insgesamt wurden 370 m des Bypasses, 12 400 m der beiden Einspurröhren und 19 Querschläge (730 m) ausgeführt.

Die geologischen Verhältnisse beim Vortrieb in Richtung Süd im Bereich südlich der Linea Val Colla entsprechen der Prognose. Der Vorsprung auf das werkvertragliche Terminprogramm beträgt fünf Monate. Beim Vortrieb in Richtung Nord sind die geologischen Verhältnisse weiterhin schwierig, die Störzonen sind ausgedehnt. Der Rückstand auf das werkvertragliche Terminprogramm vergrösserte sich um drei Monate und beträgt nun insgesamt elf Monate. Die ATG prüft terminsichernde Massnahmen, um

die rechtzeitige Übergabe des Rohbaus für die bahntechnischen Installationen sicherstellen zu können. Die Tunnelbauarbeiten in Vezia wurden am 13. November 2012 abgeschlossen.

Am 8. November 2012 konnten die Rohbauarbeiten am Wildtierkorridor «Dosso di Taverne» im Bereich des Zwischenangriffs Sigirino termingerecht abgeschlossen werden, anschliessend begann der Unternehmer mit der Begrünung und der Erstellung der Leitstrukturen für das Wild. Damit kann der durch die Ablagerung des gesamten Ausbruchmaterials in Sigirino gestörte und auch von der SBB-Linie und der Kantonsstrasse unterbrochene Wildtierkorridor wiederhergestellt werden.

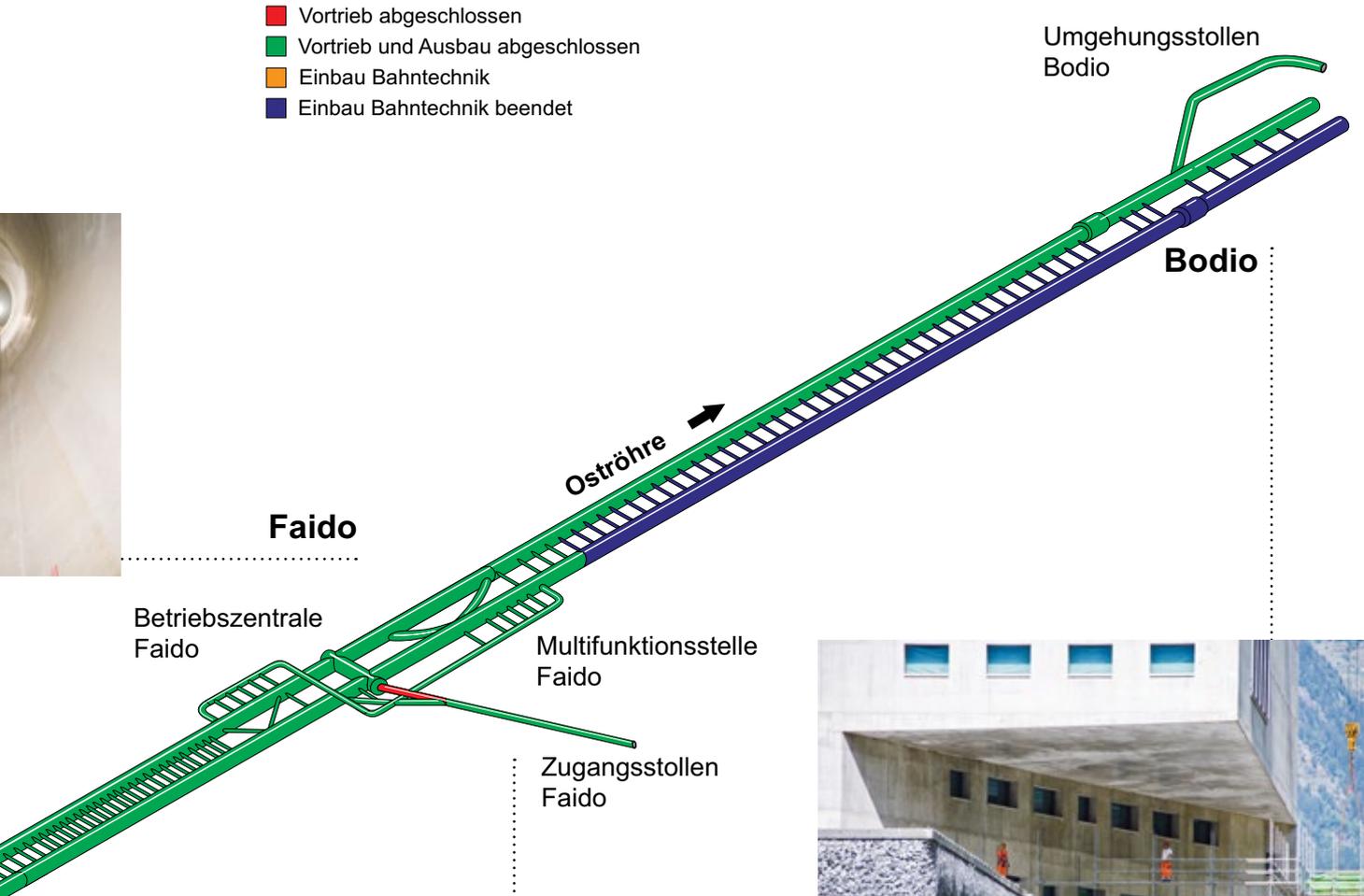
Personal

Per Ende Jahr 2012 waren bei der ATG Mitarbeitende im Umfang von 155 Vollzeitstellen beschäftigt, was einer Zunahme um gut 3 % gegenüber der Vorperiode entspricht. Die personelle Verstärkung fand insbesondere in den Abteilungen Ausführungsprojektion sowie Bahntechnik- Ausführung GBT und CBT statt.

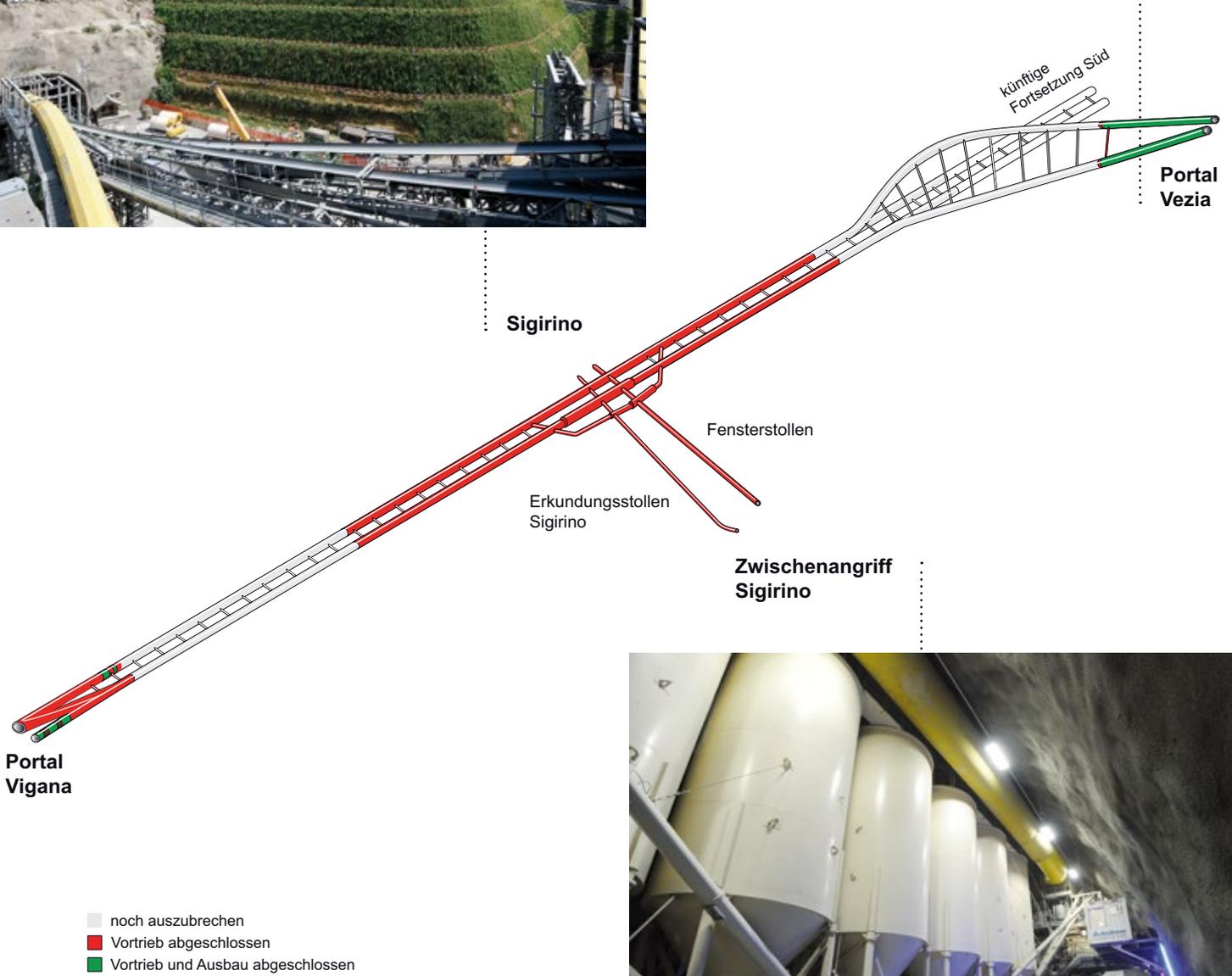
Der Gotthard-Basistunnel im Überblick



- Vortrieb abgeschlossen
- Vortrieb und Ausbau abgeschlossen
- Einbau Bahntechnik
- Einbau Bahntechnik beendet



Der Ceneri-Basistunnel im Überblick



Kosten, Risiken, Finanzierung und Termine

Der NEAT-Gesamtkredit zum Preisstand 1998 beträgt unverändert 19,1 Milliarden Franken. Aufgrund des fortgeschrittenen Projektstandes und der teils tiefen Eintretenswahrscheinlichkeit einiger Kostenrisiken wird das BAV 2013 eine Reduktion der NEAT-Endkostenprognose prüfen. Die Inbetriebnahme des GBT ist weiterhin auf Ende 2016 geplant, jene des CBT auf Ende 2019.

Kosten

Mutmassliche Endkosten der Ersteller

Die Summe der mutmasslichen Endkosten der Ersteller per 31. Dezember 2012 beträgt für alle NEAT-Projekte zusammen 17,89 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Das entspricht einer Reduktion um 72 Millionen Franken gegenüber dem Stand Ende 2011.

Die mutmasslichen Endkosten liegen somit 196 Millionen Franken über dem aktuell zwischen Besteller und Ersteller vereinbarten Kostenziel im Betrag von 17,70 Milliarden Franken.

Kompensationen sind nur noch in einem kleinen Umfang möglich und können die mutmasslichen Endkosten nicht mehr entscheidend beeinflussen.

NEAT-Endkostenprognose

Da die mutmasslichen Endkosten der Ersteller nicht das wahrscheinlichste Szenario abbilden, ergänzt sie das BAV mit weiteren Kostenpositionen im Betrag von 790 Millionen Franken, um eine aus heutiger Sicht vollständige Kostenprognose der NEAT zu erhalten. Dies führt zur Endkostenprognose von 18,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Diese ist gegenüber der Berichtsperiode per 31. Dezember 2011 unverändert geblieben und seit 2007 konstant.

Achse Lötschberg

Das Werk Achse Lötschberg ist provisorisch abgerechnet. Per 31. Dezember 2012 meldet die BLS Netz AG mutmassliche Endkosten in der Höhe von 4,24 Milliarden Franken. Aufgrund des hohen

Anteils definitiv abgerechneter Leistungen (4,23 Milliarden Franken, > 99%), ist die Endkostenprognose der Erstellerin zuverlässig. Gegenüber dem Vorjahr wird eine Abnahme von 14 Millionen Franken ausgewiesen. Für noch nicht abgeschlossene risikobehaftete Restleistungen werden Kosten im Betrag von 15 Millionen Franken prognostiziert. Die mutmasslichen Endkosten unterschreiten die aktuelle Kostenbezugsbasis um 71 Millionen Franken.

Achse Gotthard

Per 31. Dezember 2012 meldet die ATG mutmassliche Endkosten im Betrag von 12,40 Milliarden Franken. Dies entspricht einer Abnahme um 49 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr. Wichtigste Kostenänderungen waren eine Neubeurteilung von Restarbeiten diverser Lose am Gotthard (Minderkosten), bereinigte Mengenangaben in den Werkverträgen der Hauptlose Tunnel Sedrun und Tunnel Faido/Bodio (Minderkosten), zusätzliche Planungen für die Abschnitte Gotthard Süd und Ceneri-Basistunnel (Mehrkosten) sowie Mehrkosten bei der Ausführung des Ceneri-Basistunnels.

Übrige Werke

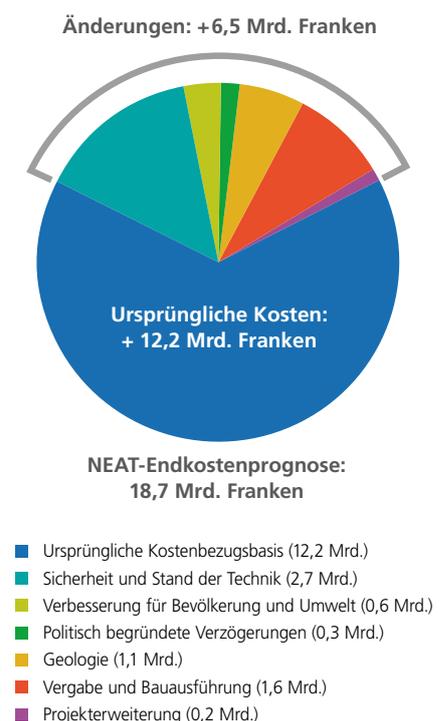
Die mutmasslichen Endkosten des Werkes Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau wurden in der Berichtsperiode um 2 Millionen Franken reduziert. Die von den Erstellern gemeldeten mutmasslichen Endkosten bei den übrigen Werken nahmen insgesamt um 10 Millionen Franken ab.

Kostenentwicklung

Von Ende 2008 bis Ende 2011 erhöhte sich die Endkostenprognose der NEAT-Ersteller stetig, insgesamt um 700 Millionen Franken

auf rund 18 Milliarden Franken. Im abgelaufenen Jahr wurde dieser Trend durchbrochen. Die Endkostenprognose der NEAT-Ersteller wurde auf knapp 17,9 Milliarden Franken reduziert.

Das BAV hält per 31. Dezember 2012 an der NEAT-Endkostenprognose von 18,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998) fest. Diese wird aus den mutmasslichen Endkosten der Ersteller und weiteren Kostenpositionen des BAV gebildet. Aufgrund des fortgeschrittenen Projektstandes und der teils tiefen Eintretenswahrscheinlichkeit einiger Kostenrisiken wird das BAV 2013 eine Reduktion der NEAT-Endkostenprognose prüfen.



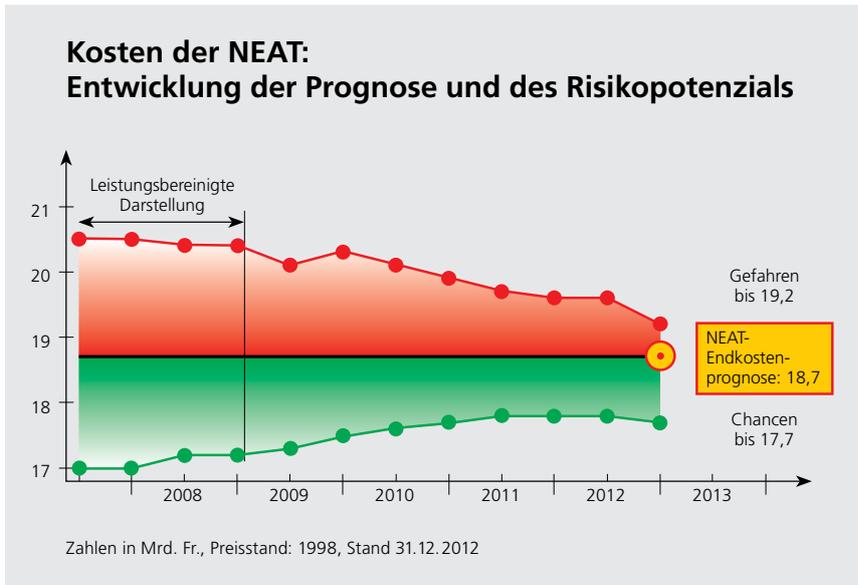
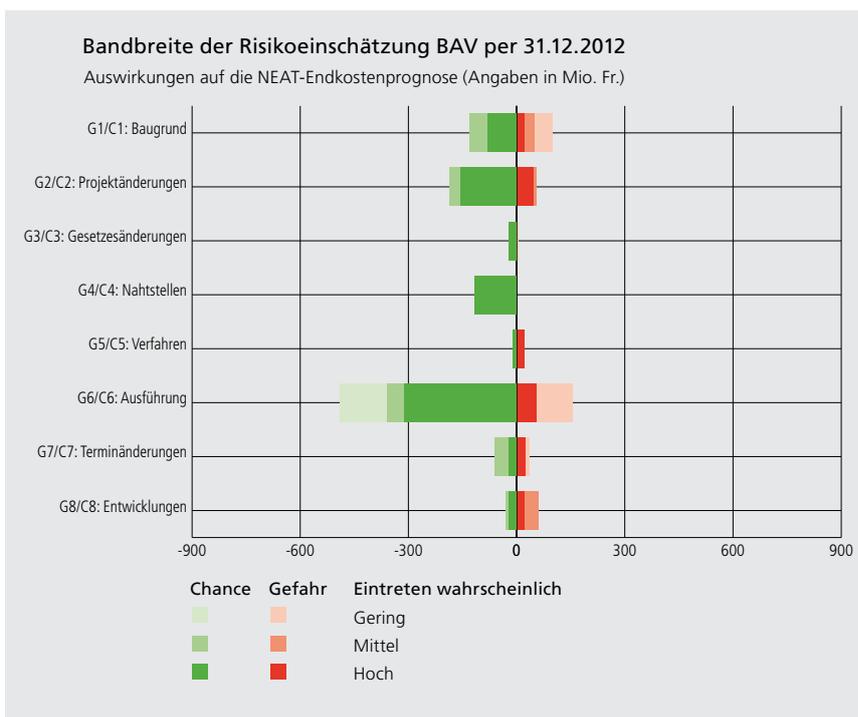
Risiken

Das BAV hat seine Risikoanalyse für das Gesamtvorhaben NEAT per 31. Dezember 2012 aktualisiert. Grundlage dafür bilden die Berichterstattungen und die Risikoanalysen der Ersteller.

Das Gefahrenpotenzial beim Baugrund hat sich gegenüber dem Vorjahr weiter verringert. Am Gotthard bestehen im Wesentlichen nur noch Risiken durch die Talsperren oberhalb der Tunnelröhren. Obwohl beim Ceneri-Basistunnel noch ein Baugrundrisiko besteht, wird die Gefahr vom BAV weiterhin als «gering» eingestuft. Bei der Ausführung wird das Gefahrenpotenzial neu als «gering» bezeichnet. Es besteht jedoch weiterhin das Risiko von Naorderungen. Die grössten Gefahren ortet das BAV bei der Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel und beim Ceneri-Basistunnel.

Neu wird das Chancenpotenzial bei der Ausführung als «mittel» eingestuft (Vorjahr «gering»). Aufgrund der aktuellen Marktsituation sind bei den bevorstehenden Vergaben in einzelnen Losen Minderkosten möglich.

Der Vergleich mit der vorangehenden Berichtsperiode zeigt, dass das Gefahrenpotenzial um 400 Millionen Franken geringer und das Chancenpotenzial um 100 Millionen Franken grösser eingeschätzt werden.





Camorino, Unterführung Kantonsstrasse.

Finanzierung

Der NEAT-Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken deckt die NEAT-Endkostenprognose ab. Die Bandbreite der NEAT-Endkostenprognose beträgt bei Eintreten aller erkannten Chancenpotenziale -1,0 Milliarden Franken; bei ungünstigen Bedingungen können die erkannten Gefahrenpotenziale eine Kostensteigerung von +0,5 Milliarden Franken bewirken. Das BAV beurteilt die Finanzierung per 31. Dezember 2012 als ausreichend und angepasst (Preisstand 1998).

Unter Berücksichtigung der Teuerung, der Mehrwertsteuer und der Bauzinsen wird die NEAT bis zum Projektabschluss voraussichtlich rund 24 Milliarden Franken kosten (Preisstand effektiv). Per Ende 2012 steht dafür ein Kredit von rund 23,0 Milliarden

Franken zur Verfügung. Die restliche Finanzierung kann durch den Bundesrat gewährleistet werden.

Termine

Die Aufnahme des fahrplanmässigen kommerziellen Betriebs im Gotthard-Basistunnel ist für Ende 2016 geplant. Ein grosses Terminrisiko beim Gotthard liegt bei der Nachweisplanung der ATG, die gemäss heutigem Kenntnisstand die von der SBB angestrebten Betriebsmöglichkeiten nicht abdeckt. Aus Sicht des BAV besteht weiterhin die Gefahr einer Verzögerung von bis zu einem halben Jahr.

Beim Ceneri-Basistunnel werden die Vortriebe des Nordabschnittes voraussichtlich

mit Verzögerungen von ½ bis 1½ Jahr abgeschlossen. Das BAV schätzt die Terminalsituation als angespannt ein, geht aber davon aus, dass mit einer Umstellung der Arbeiten (Verkleidung/Einbau Bahntechnik) die Inbetriebnahme per Ende 2019 nach wie vor erreicht werden kann. Aus Sicht des BAV besteht die Gefahr einer Verzögerung von bis zu +2 Jahren, die Chance einer vorzeitigen Inbetriebnahme aufgrund eines rascheren Baufortschritts schätzt das BAV als gering ein.

Das Umfeld

Die Arbeiten zur Realisierung eines Korridors für den grossprofiligen Güterverkehr (4-Meter-Korridor) schreiten planmässig voran. Auch beim nördlichen NEAT-Anschluss in Deutschland konnten im Berichtsjahr markante Fortschritte erzielt werden. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der schweizerischen Verlagerungspolitik wird zudem in den nächsten Monaten auch der Umgang mit der anstehenden Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ins Zentrum des öffentlichen Interesses treten.

NEAT-Nordanschlüsse

Der Lenkungsausschuss zur Umsetzung der «Vereinbarung von Lugano», die die Zusammenarbeit der Schweiz mit Deutschland bezüglich der gemeinsamen NEAT-Zulaufstrecken regelt, tagte am 11. September 2012 in Berlin. Wie in der vorangegangenen Sitzung informierte die Deutsche Bahn DB über den Stand der Bewilligungsverfahren zum Aus- und Neubau der Rheintalstrecke. Der 4-Spur-Abschnitt Rastatt Süd bis Offenburg ist in Betrieb und der Katzenbergtunnel wurde am 4. Dezember 2012 eröffnet. Der südlich anschliessende Abschnitt Richtung Basel ist im Bau, gesamthaft soll der Abschnitt zwischen Buggingen und Basel ab 2020 fertiggestellt sein.

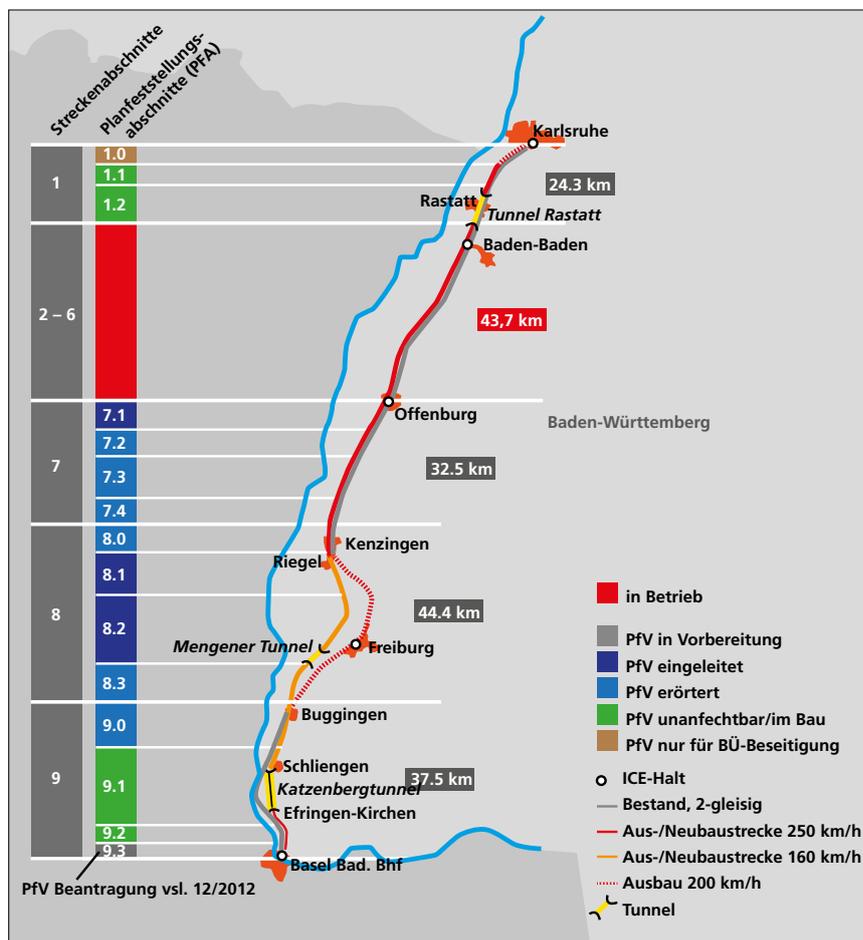
Mit einer am 24. August 2012 zwischen Bundesregierung und Deutscher Bahn geschlossenen Finanzierungsvereinbarung wurde die Voraussetzung dafür geschaffen, ab 2013 auch den 16 Kilometer langen nördlichsten Projektabschnitt mit dem Rastatter Tunnel in Angriff nehmen zu können. Dessen Fertigstellung wird für ca. 2020 erwartet. Dank des neuen Tunnels wird sich der gegenwärtige Flaschenhals beim Durahren von Rastatt beseitigen lassen und sollte die Kapazität der Rheintalstrecke bis zur Eröffnung der NEAT um etwa 50 Züge pro Tag erhöht werden können.

NEAT-Südanschlüsse

Die Schweiz und Italien haben am 17. Dezember 2012 ein Memorandum of Understanding über gemeinsame Infrastrukturprojekte bis 2020 unterzeichnet. Die beiden Staaten sehen vor, das Profil der Bahnstrecken zwischen Chiasso und Mailand sowie auf dem italienischen Teil der Luino-Linie zwischen Ranzo und Gallarate auf vier Meter auszubauen. Zudem soll die Realisierung eines neuen Terminals im Grossraum Mailand unterstützt werden. Daran – und an der Realisierung allfälliger weiterer Terminals – wird sich die Schweiz auf der Basis der bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten beteiligen. Die Schweiz ist zudem bereit, die nötigen Profilanpassungen auf der Luino-Linie und der Strecke Chiasso–Mailand vollständig zu finanzieren, da ein rascher Ausbau im Interesse der schweizerischen Verlagerungspolitik liegt.

Verlagerungsbericht

Der alpenquerende Güterverkehr ging im Jahr 2012 mit insgesamt -6.4% gegenüber dem Jahr 2011 zurück. Haupteinflussfaktor dieser Entwicklung – neben den Einschränkungen bei der Schieneninfrastruktur – ist die wirtschaftliche Entwicklung im europäischen Umfeld, insbesondere die wirtschaftliche Stagnation bzw. das rückläufige reale Bruttoinlandprodukt in Italien. Hinzu kamen weitere Sondereffekte, die vor allem den alpenquerenden Schienengüterverkehr betrafen. Im Juni 2012 war aufgrund eines



Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, Planungs- und Realisierungsstand Dezember 2012

Felssturzes bei Gurtellen am 5. Juni 2012 die Gotthard-Schienenachse bis Anfang Juli komplett gesperrt, die Ausweichroute über den Simplon konnte die Situation zwar entlasten, allerdings fehlten Kapazitäten, um sämtliche Verkehre vom Gotthard aufzunehmen. Im August 2012 schliesslich wurde die Simplon-Achse für Sanierungsarbeiten während 3 Wochen gesperrt.

Im Schienengüterverkehr resultierte für das gesamte Jahr 2012 ein Rückgang von -7.5%, dies entspricht ca. 1,9 Millionen Tonnen weniger als im Jahr 2011. Vom Rückgang des alpenquerenden Schienengüterverkehrs waren insbesondere der Wagenladungsverkehr, aber auch die Rollende Landstrasse (vor allem als Folge der Simplon-Sperre) betroffen. Der Schienenanteil am Modalsplit (Verhältnis Schiene/Strasse) ging um 0,7 Prozentpunkte auf neu 63,2% zurück.

Auf der Strasse ist die Zahl der schweren Güterfahrzeuge um -4,0% oder knapp 50 000 Fahrten zurückgegangen und liegt nun bei 1,209 Millionen Fahrten. Die Zahl der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge liegt damit jedoch immer noch erheblich über dem Zielwert des Güterverlagerungsgesetzes (650 000 Fahrten).

4-Meter-Korridor

Das bestehende Tunnelprofil muss auf der Gotthard-Achse so ausgeweitet werden, dass der Transport von Strassenfahrzeugen mit einer Eckhöhe von 4 Metern und einer Breite von 2,6 Metern ermöglicht wird. Wie die inzwischen vorgenommene Überprüfung der Profilverhältnisse zeigt, sind davon rund 20 Tunnelobjekte mit ungenügenden Profilverhältnissen und ca. 150



Der 4-Meter-Korridor Basel-Chiasso ermöglicht den Transport von Sattelauflegern auf der Gotthardachse.

Profilhindernisse auf der offenen Strecke betroffen. Die Kosten für den Ausbau in der Schweiz werden auf ca. 710 Millionen Franken geschätzt. Die Gesamthöhe des Verpflichtungskredits (inklusive Finanzierung von Ausbaumassnahmen auf den Zulaufstrecken der NEAT in Italien) beläuft sich auf rund 940 Millionen Franken.

Die bereits seit 2011 laufenden Arbeiten für das Vorprojekt konnten im Herbst 2012 abgeschlossen werden. Die Prüfergebnisse zum Vorprojekt werden Ende März 2013 vorliegen. Gleichzeitig läuft bei der SBB bereits das Ausschreibungsverfahren für das Bauprojekt.

Parallel zur Ausarbeitung der Machbarkeitsstudien und des Vorprojekts durch die SBB erarbeitete das BAV die Botschaft für den

Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse. Die Vorlage ging im Februar 2012 in die erste Ämterkonsultation. Anschliessend wurde die Vorlage überarbeitet und dem Bundesrat unterbreitet. Der Bundesrat stimmte am 21. September 2012 dem Antrag zur Eröffnung der Vernehmlassung über die Vorlage zu Bau und Finanzierung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse ohne Änderungen zu.

Anschliessend wurde die Vernehmlassung bei den Kantonen und weiteren Organisationen gestartet. 80 Stellungnahmen sind fristgerecht beim BAV eingetroffen und werden zurzeit ausgewertet. Die Eröffnung der 2. Ämterkonsultation mit der überarbeiteten Vorlage soll gemäss Zeitplan im Frühjahr 2013 erfolgen.



Der Gotthard-Bergstrecke wird nach Eröffnung der NEAT eine neue Bedeutung zukommen.

Sanierung Gotthard-Strassentunnel

Der Gotthard-Strassentunnel muss aufgrund seines Alters umfassend saniert und erneuert werden. Während der Ausführung dieser Arbeiten müsste der Tunnel gesperrt werden. Der Bundesrat hat im Hinblick auf die anstehende Erneuerung des Strassentunnels umfangreiche Abklärungen und Studien in Auftrag gegeben. Die Fachleute des Bundes haben gemeinsam mit der SBB auch die Verlademöglichkeiten von Personen- und Lastwagen auf die Schiene genauer evaluiert, die aufgrund einer längeren Tunnelsperrung zur Bewältigung des Verkehrs geschaffen werden müssten. Aus den Abklärungen geht hervor, dass alle Sanierungsvarianten spezifische Vor- und Nachteile haben.

In der am 19. Dezember 2012 eröffneten Vernehmlassungsvorlage schlägt der

Bundesrat den Bau einer zweiten Strassenröhre ohne Kapazitätserweiterung vor. Der Bundesrat will diese Beschränkung, die dem Alpenschutzartikel Rechnung trägt, gesetzlich verankern und dem Parlament somit eine referendumsfähige Vorlage unterbreiten. Die Vernehmlassung läuft bis April 2013.

Zukunft Gotthard-Bergstrecke

Mit der Eröffnung der NEAT wird der bisherigen Strecke zwischen Erstfeld und Biasca über den Gotthard-Scheiteltunnel eine neue Bedeutung zukommen, deren konkrete Ausgestaltung noch offen ist. Als Antwort auf ein Postulat von Ständerat Baumann (UR), erörtert das BAV deshalb verschiedene Fragen zur Zukunft der Gotthard-Bergstrecke nach Inbetriebnahme der Basistunnel am Gotthard und Ceneri. Thematisiert werden u.a. die Möglichkeiten zur

zukünftigen Verkehrserschliessung und der damit verbundenen Kosten für deren Betrieb und Unterhalt oder der Umgang mit den vorhandenen (Bahn-)Bauwerken von hohem kulturellen und historischen Wert.

Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB)

Am 21. September 2012 genehmigte der Bundesrat die 2. Umsetzungsvereinbarung zwischen Bund und SBB. Auch diese Vereinbarung beinhaltet primär Projekte, die im Zusammenhang mit dem Ausbau der NEAT-Zufahrten und der Durchmesserlinie Zürich stehen. Aufgrund der für diese Projekte fixierten Inbetriebnahmedaten geniessen diese Priorität in der Umsetzung. Weiter wurde als grösstes Einzelprojekt der Bau des Eppenbergtunnels als Teil des integralen 4-Spur-Ausbaus zwischen Olten und Aarau freigegeben.

Ausblick

Die Herausforderungen beim Gotthard-Basistunnel sind geprägt durch die neue Projektphase: Die restlichen Rohbauarbeiten werden nun plangemäss abgearbeitet und bei der Bahntechnik gilt es in allen Fachbereichen, den begonnenen Einbau systematisch fortzusetzen. Bei der Projektleitung steht damit die effiziente Umsetzung verstärkt im Fokus der Bemühungen.

Die Inbetriebsetzung des Gotthard-Basistunnels mit Test- und Probetrieb muss in allen Phasen detailliert vorbereitet werden. Insbesondere ist sicherzustellen, dass die Nachweisplanung so erfolgt, dass für alle Beteiligten Nutzen und Effizienz gewähr-

leistet sind. Gerade in diesem Bereich wird deshalb versucht werden, die bisherige Planung nicht starr umzusetzen, sondern nach entsprechenden Lösungen mit den Projektbeteiligten zu suchen.

Wichtig für das BAV ist, dass die verbleibende Zeit bis zur Inbetriebnahme optimal genutzt wird, um innerhalb der prognostizierten Kosten in der verbleibenden Zeit einen möglichst grossen Betriebsnutzen zu erreichen.

Beim Ceneri-Basistunnel sind die Kosten- und Terminrisiken noch immer erheblich. Der Hauptvortrieb ist in vollem Gang; die

geologischen Schwierigkeiten sind noch nicht gemeistert. Im Südvortrieb steht der Ausbruch des Verzweigungsbauwerks Sarè bevor. Im nördlichen Abschnitt gilt es, den Rückstand im Vortrieb zumindest nicht grösser werden zu lassen. Durch Massnahmen beim Innenausbau oder beim Bauprogramm der Bahntechnik ist die Terminplanung unter Wahrung der Kosten wieder ins Lot zu bringen. Im Jahr 2013 wird sich die Vergabe des letzten grossen Loses, der Bahntechnik CBT, positiv auf die Prognosegenauigkeit auswirken.



Stammlinienverlegung Pollegio.

NEAT-Kennziffern

1.1 Kosten per 31. Dezember 2012

Werk	Rechnungen inkl. Teuerung	Verpflichtungskredit	Über-/Unterdeckung	Mutmassliche Endkosten
Preisstand / NEAT-Indexwert	effektiv	1998 / 105.9	1998 / 105.9	1998 / 105.9
Projektaufsicht	83	98	4	94
Achse Lötschberg	5 096	4 311	71	4 240
Achse Gotthard	10 842	13 157	758	12 399
– Gotthard	9 577	10 923	1 108	9 815
– Ceneri	1 265	2 234	-350	2 584
Ausbau Surselva	114	112	0	112
Anschluss Ostschweiz	104	99	0	99
Ausbauten St. Gallen–Arth–Goldau	68	101	17	84
Streckenausbauten Achse Lötschberg	486	367	2	365
Streckenausbauten Achse Gotthard	70	515	12	503
Zwischentotal	16 863	18 760	865	17 895

Kostenpositionen BAV				790
Reserven		340		
Total	16 863	19 100	415	18 685

(alle Zahlenangaben in Millionen Franken)

Die Summe der mutmasslichen Endkosten der Ersteller beträgt per 31. Dezember 2012 für alle NEAT-Projekte zusammen 17 895 Millionen Franken. Die Ersteller melden gegenüber dem Vorjahr um 72 Millionen Franken tiefere Kosten (davon Achse Lötschberg -13 Millionen Franken und Achse Gotthard -49 Millionen Franken). Die Minderkosten

beim Lötschberg sind eine Folge davon, dass Restleistungen erledigt, Gerichtsverfahren abgeschlossen und Versicherungsleistungen eingegangen sind. Beim GBT ergaben sich deutliche Minderkosten als Folge von Leistungsbereinigungen der Kostenvorschläge und Anpassungen der Mengengerüste der Werkverträge, Mehrkosten beim

Ceneri werden mit zusätzlichen Honoraren begründet. Weil die mutmasslichen Endkosten der Ersteller nicht das wahrscheinlichste Szenario abbilden, ergänzt sie das BAV mit weiteren Kostenpositionen in Betrag von 790 Millionen Franken. Das führt zur weiterhin stabilen NEAT-Endkostenprognose von 18,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998).

1.2 Finanzierung per 31. Dezember 2012

Kostenstadium / Finanzstadium	Rechnungen / Zahlungen	Verpflichtungskredit	Prognose Finanzbedarf
Kosten (abzüglich Erlöse)		19 100	18 685
Index- und Vertragsteuerung	16 427	3 115	4 000–4 500
Bauzinsen	173	173	173
Nicht rückforderbare MWST/WUST	736	629	1 000
Gesamtkosten (inkl. Finanzierungskosten)	17 336	23 017	ca. 24 000

(alle Zahlenangaben in Millionen Franken, Preisstand: aktuell)

Der Finanzierungsbedarf für die NEAT – einschliesslich der Finanzierungskosten – wird bis Projektabschluss auf rund 24 Milliarden Franken prognostiziert.

Die Finanzierung per 31. Dezember 2012 deckt die aufgelaufenen Gesamtkosten. Die prognostizierten Gesamtkosten sind noch nicht vollständig finanziert. Der Bun-

desrat kann die Verpflichtungskredite erhöhen, um künftige Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuern zu finanzieren.

1.3 Kommentar BAV zu Kosten und Finanzen

Das BAV hält per 31. Dezember 2012 an der NEAT-Endkostenprognose von 18,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998) fest. Aufgrund des fortgeschrittenen Projektstandes und der teils tiefen Eintretenswahrscheinlichkeit einiger Kostenrisiken wird das BAV 2013 eine Reduktion der NEAT-Endkostenprognose prüfen.

Der NEAT-Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken deckt die NEAT-Endkostenprognose ab. Die Bandbreite der NEAT-Endkostenprognose beträgt bei Eintreten aller erkannten Chancenpotenziale -1,0 Milliarden Franken; bei ungünstigen Bedingungen können die erkannten Gefahrenpotenziale eine Kostensteigerung von +0,5 Milliarden

Franken bewirken. Aus heutiger Sicht geht das BAV davon aus, dass die NEAT bis Projektende ausfinanziert ist.

1.4 Termine per 31. Dezember 2012

Werk	Zielwert Inbetriebnahme	Standbericht per 31.12.11	Standbericht per 31.12.12	Veränderung im Jahr 2012
Projektaufsicht	–	2026	2026	unverändert
Achse Lötschberg	2007	2007	2007	in Betrieb
Achse Gotthard				
– Gotthard	2017	2016	2016	unverändert
– Ceneri	2019	2019	2019	unverändert
Ausbau Surselva	2001	2004	2004	in Betrieb
Anschluss Ostschweiz	2013/16	–	–	beendet
Ausbauten St. Gallen–Arth–Goldau				
– Phase 1	2004	2004	2004	in Betrieb
– Phase 2 SOB	2013	2013	2013	unverändert
– Phase 2 SBB	2014	2016	2016	unverändert
Streckenausbauten Achse Lötschberg				
– Ausbauten BLS	2006	2006	2006	in Betrieb
– Ausbauten SBB	2008/13	2016	2016	unverändert
– Betriebsvorbereitung BLS	2007	2007	2007	in Betrieb
Streckenausbauten SBB Achse Gotthard				
– Gotthard	2017	2016	2016	unverändert
– Ceneri	2019	2019	2019	unverändert

1.5 Kommentar BAV zu den Terminen

Projektaufsicht: Das BAV geht davon aus, dass die Projektaufsicht bis mindestens 2026 weitergeführt werden muss.

Gotthard-Basistunnel: Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wird unverändert auf Dezember 2016 geplant. Das BAV schätzt die Prognosebandbreite des Inbetriebnahme-Termins auf -0 Jahre bis +½ Jahre.

Ceneri-Basistunnel: Die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wird unverändert auf Dezember 2019 geplant. Das BAV schätzt die Bandbreite der Terminprognose auf -½ Jahr für eine frühere Inbetriebnahme und +2 Jahre für eine spätere Inbetriebnahme.

Weitere Ausbauten: Die Ausbauten der SOB können voraussichtlich termingerecht abgeschlossen werden. Die Ausbauten der

SBB an der Achse Lötschberg können infolge Abstimmungen mit anderen Projekten voraussichtlich mit 3 Jahren, diejenigen an der Strecke St. Gallen–Arth–Goldau mit 2 Jahren Verspätung abgeschlossen werden. Diese Verzögerungen haben keinen Einfluss auf die Inbetriebnahme-Termine der Basistunnels.

