

Bundesamt für Verkehr
Herr Direktor Dr. Max Friedli
Bollwerk 27
3003 Bern

LZ01#53877-v13

Luzern, 18. Februar 2004

Kostenentwicklung des Werks Achse Gotthard

Sehr geehrter Herr Dr. Friedli

Mit Schreiben vom 3. Februar 2004 sind Sie im Zusammenhang mit der „Kostenentwicklung des Werks Achse Gotthard“ an den Verwaltungsratspräsidenten der AlpTransit Gotthard AG gelangt. Dieser hat den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung vom Inhalt des erwähnten Schreibens unverzüglich, d.h. am 4. Februar 2004, in Kenntnis gesetzt. Am 12. Februar 2004 haben der Unterzeichnende zusammen mit Herrn Hans-Kaspar Dick, Mitglied des Verwaltungsrates, mit Ihnen und Herrn Ueli Stückelberger über die im Schreiben aufgeworfenen Fragen ein Gespräch geführt. Die vorliegende Antwort erfolgt nach Rücksprache und im ausdrücklichen Einverständnis mit dem gesamten Verwaltungsrat.

Ihr Schreiben ist beim Unterzeichnenden unmittelbar (das heisst 24 Stunden) vor der Sitzung der NAD, an der die ATG zu den neuesten Entwicklungen Red und Antwort stehen musste, eingegangen. Vorgängig haben zu den aufgeworfenen Fragen zwischen Ihnen und dem Unterzeichnenden, den Mitgliedern des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung weder Gespräche stattgefunden noch ist eine entsprechende Korrespondenz geführt worden. Hingegen haben Sie uns auf unsere Initiative am 31. März 2003 zu einem Gespräch empfangen, an dem wir unserer grossen Sorge über die Mehrkosten Ausdruck gegeben haben, die in Folge zahlreicher Bestellungenänderungen des Bundes, insbesondere beim Bau des Ceneri-Basistunnel, entstehen werden.

Angesichts dieser Ausgangslage und des Umstandes, dass die Arbeit des Verwaltungsrates in Ihrem Schreiben vom 3. Februar 2004 grundsätzlich in Frage gestellt wird, erstaunt das von Ihnen gewählte Vorgehen sehr. Wir gestatten uns deshalb vorweg festzuhalten, dass wir den Auftrag der ATG bestens kennen, uns unserer Rechte und Pflichten bewusst sind und uns bis anhin bemühten, das uns anvertraute Mandat nach bestem Wissen und Gewissen auszuüben. Wir erachten es als eine unserer wichtigsten Aufgaben, die Kosten laufend zu überwachen, unsere Aufsichtsbehörden, d.h. das von Ihnen geführte Amt, über unsere Feststellungen periodisch und mit der gebührenden Präzision zeit- und situationsgerecht zu orientieren und alsdann die notwendigen Massnahmen einzulei-

at/BAV	
20. FEB. 2004	
edt	cl
bpa	
bbe	1
ddg	
fik	
gif	cl
hih	
kir	
koh	
les	
map	cl
muj	
nia	cl
noe	
ruw	
saj	
tas	
the	
vke	
T	
H+V	
Dok	✓
	Original
	Zirk at

ten. Dieser Aufgabe sind wir ordnungsgemäss mit unserer Berichterstattung sei es im Standbericht, sei es mit separaten Schreiben nachgekommen, wie aus der nachstehenden Beantwortung Ihrer Fragen klar hervorgeht:

Fragen BAV	Antworten
1. Fragenblock	<p>Die ATG hat im Nachgang zur Besprechung vom 27.11.2003 dem Anliegen des BAV, die im letzten Standbericht (StB I/03) im Kapitel Risikomanagement erwähnten mutmasslichen Mehrleistungen einer Projektgruppe zuzuordnen, Rechnung getragen (vgl. auch Schreiben BAV vom 05.12.2003). Durch diesen Systemwechsel des BAV werden in der Berichtsperiode Risiken mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit im Umfang von CHF 291 Mio. (Beilage 1, Auszug StB II/03, S. 52-55) neu im Rechenwerk der Endkostenprognose ausgewiesen.</p> <p>Der vom VR am 13.02.04 genehmigte Standbericht II/03 der ATG weist gegenüber der Vorperiode eine Zunahme der Endkosten im Umfang von CHF 516 Mio. (ohne Teuerung) aus (vgl. Beilage 1).</p> <p>Über einen wesentlichen Teil dieser Mehrkosten haben ATG und BAV in früheren Standberichten bereits berichtet. Dazu die wesentlichen Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die ATG hat im StB II/02 per 31.12.2002 (Beilage 2, Auszug aus StB II/02, Kapitel 4.1 S. 45,) Projektelemente ausgewiesen, deren Kosten noch nicht abschliessend quantifizierbar gewesen sind. Das BAV hat dafür im Standbericht BAV Nr. 14 per 31.12.2002 für die Beststellungsänderung des Bundes (in Aussicht gestellte Auflagen für das Detailprojekt Lüftung und Kühlung GBT) den Betrag von CHF 100 Mio. aufgenommen (Anhang 1a). • Die ATG hat im Kapitel Risikomanagement des StB I/03 per 30.06.2003 die noch nicht abschliessend quantifizierten Mehrleistungen aufgrund einer groben Kostenschätzung mit einem Betrag von maximal CHF 189 Mio. ausgewiesen. Das BAV ist im Standbericht Nr. 15 per 30.06.2003 davon ausgegangen, dass die von der ATG erwähnten Risiken, die aus Beststellungsänderungen des Bundes bezüglich neuer Abluftführung in den Multifunktionsstellen und Mehrkosten als Folge der Verzögerungen im Kt. Uri stammen, eine so

hohe Eintretenswahrscheinlichkeit aufwiesen, dass sie in der Endkostenprognose integriert und die mutmasslichen Endkosten für die Achse Gotthard damit um rund CHF 170 Mio. erhöht werden sollten (vgl. Anhang 1b). Zusätzlich erwähnt es, dass in den Endkosten die zu erwartenden Mehrkosten von minimal CHF 10 Mio. und maximal CHF 100 Mio., welche die ATG im Zusammenhang mit den schwierigen geologischen Verhältnissen in Faido und Bodio ausweist, da noch nicht abschliessend quantifizierbar, nicht enthalten sind.

Zwischenergebnis I: Von den im StB II/2003 der ATG ausgewiesenen Mehrkosten von CHF 516 Mio. sind CHF 289 Mio. im Standbericht BAV Nr. 15 per 30.06.2003 kommentiert und somit seit Mitte September 2003 bekannt.

- In der Berichtsperiode für den StB II/2003 hat die ATG dem BAV zudem folgende bereits früher angekündigte Mehrleistungen im Umfang von CHF 167 Mio. formell nach den Regeln der NCW angezeigt und ausgewiesen:
 - Änderungsanträge betr Neudisposition der MFS Faido mit einem gegenüber den vorerwähnten CHF 100 Mio. erhöhten Betrag von CHF 36 Mio. Mehrkosten für diese Neudisposition. Sie sind erstmals mit Aktennotiz vom 01.05.02 (Anhang 2) angemeldet worden. Die definitiven Anträge datieren vom 08.12.03 (Anhang 3);
 - Mehrkosten für das BP Erstfeld gegenüber dem AP Uri 2003 im Betrag von CHF 26 Mio. mit Ueberweisung des BP am 31.10.03 (Anhang 4);
 - Mehrkosten als Folge der etappierten Genehmigung des AP Uri 2003 im Umfang von bis zu CHF 80 Mio. mit Schreiben vom 01.04.03, 17.10.03 und 18.11.03 (Anhang 5 a-c).
 - Verschiedene kleinere Mehrleistungen (Trennsystem GBT Phase 2, geologische Störzone Bodio usw) im Betrag von CHF 25 Mio.

Zwischenergebnis II: Zusätzlich zu den unter dem Zwischenergebnis I ausgewiesenen Mehrkosten von CHF 289 Mio. hat die ATG in der Berichtsperiode das BAV über weitere Mehrkosten im Betrag von CHF

	<p>167 Mio. zeitgerecht, korrekt und umfassend informiert und diese im StB II/2003 ausgewiesen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im StB II/2003 per 31.12.2003 werden erstmals Mehrkosten im Betrag von ca CHF 50 Mio. für Brandschutzmassnahmen und Ergänzungen Rohbau II ausgewiesen. Sie sind eine Folge der Aufnahme von Risiken mit hoher Eintretenswahrscheinlichkeit in die Endkostenprognose. Die Angaben zu diesen Risiken beruhen zurzeit noch auf groben Schätzungen, ohne dass die Grundlagen dazu erhärtet und genehmigt wären. Weitere CHF 10 Mio. sind das Ergebnis der Bearbeitung laufender Geschäfte. <p>Zwischenergebnis III: Mit dem StB II/2003 wird das BAV umfassend und korrekt über die Mehrkosten im Betrag von CHF 60 Mio., die sich aus der Berichtsperiode ergeben, informiert.</p> <p>Für Details verweisen wir auf die Beilage 3 (Veränderung der Mehrkosten Achse Gotthard per StB II/03: Nachweis über den Kenntnisstand der Beteiligten).</p> <p>Ergebnis: Dem BAV sind somit per 31.12.2003 Mehrkosten von CHF 467 Mio., welche mit dem StB II/2003 ausgewiesen werden, bestens bekannt gewesen.</p>
Wieso wird diese Kostenentwicklung erst jetzt bekannt?	Wie aus der Beilage 3 klar hervorgeht, haben wir Sie über die Kostenentwicklung laufend informiert. Die genauen Angaben können der Beilage 2 und den Anhängen 1-5 entnommen werden..
Hat der VR die Kostenentwicklung nicht voraussehen müssen?	<p>Der VR hat Sie in allen bisherigen Standberichten, aber auch mit separaten Schreiben der Geschäftsleitung, letztmals am 18.11.2003 zu den Mehrkosten der Abschnitte Gotthard Nord und Erstfeld (vgl Anhänge 5 a – c), über die voraussehbare Kostenentwicklung laufend informiert.</p> <p>Wir verweisen weiter auf die im Ingress erwähnte Unterredung vom 31.03.2003, an der wir unserer grossen Besorgnis über die Kostenentwicklung als Folge der verlangten Mehrleistungen Ausdruck gegeben haben.</p> <p>Wir erinnern Sie daran, dass der Vorsitzende der Geschäftsleitung, mit Einverständnis des VR, schon vor 2 Jahren öffentlich seiner Besorgnis über die Verwendung der Reserven zur Finanzierung von Mehrleistungen Ausdruck gegeben hat.</p>

Fehlen dem VR die entsprechenden Instrumente?	<p>Der VR ist der Ansicht, dass die ihm zur Verfügung stehenden Instrumente den Anforderungen des Projektes entsprechen. Er hat zwei Ausschüsse (technischer Ausschuss und Audit-Committee) eingesetzt und wird laufend mit allen Berichten der internen und externen Revisionsstellen, den Berichten von Fachexperten sowie den Zertifizierungsstellen bedient.</p> <p>Die ganze Geschäftsabwicklung richtet sich nach der NE-AT-Controlling-Weisung (NCW).</p>
Wie begründet er die neuste Kostenentwicklung bzw. die Tatsache, dass er das BAV nicht bereits im letzten Sommer (StB Juni 2003) darauf aufmerksam gemacht hat?	<p>Im StB I/03 hat die ATG über die Entwicklung der Leistungen und Kosten vollständig und transparent informiert (insbesondere Kapitel 1, 2, 4 und 7).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die von der ATG im StB I/03 im Risikomanagement dargelegten und grob geschätzten Risiken im Betrag von CHF 289 Mio. sind bereits in die Mehrkosten des Standberichts BAV Nr. 15 per 30.06.2003 eingeflossen. • Die in früheren StB erwähnten, noch nicht abschliessend quantifizierbaren Mehrkosten aus dem Auftrag zur planerischen Vorbereitung der etappierten Genehmigung des AP Uri 2003 sowie der Projektierung der Neudisposition der MFS Faido als Folge der unvorhersehbaren geologischen Störzonen sind der Berichtsperiode StB II/03 konkretisiert worden. • Mehrkosten im Betrag von CHF 50 Mio. entfallen auf Elemente mit noch nicht erhärteten Grundlagen.

2. Fragenblock	<p>Die Kompensationsplanung gehört zur Daueraufgabe der ATG. Diese Aufgabe nimmt die ATG über eine Vielzahl von Massnahmen wahr.</p> <p>Mit der ersten Reservenfreigabe des Bundesrates per 30.09.03 hat die ATG letztmals Kompensationen im Betrag von CHF 68 Mio. eingebracht.</p> <p>Die aktuell im Standbericht II/03 mit CHF 258 Mio. ausgewiesenen und zukünftigen Kompensationen können aber die Zusatzbestellungen des Bundes nicht aufwiegen (vgl Beilage 3: Kompensationsplanung: Realisierte Einsparungen und Potentiale).</p>
----------------	---

<p>Die Verantwortung für die Projektierung und Realisierung und somit auch für die laufende aktualisierte Prognose der mutmasslichen Endkosten liegt bei den Erstellern.</p>	<p>Die Aussage ist in dieser absoluten Form nur für die in der Vereinbarung Bund/ATG umschriebenen Leistungen zutreffend. Für Bestellungen- und Projektänderungen sind die in Art. 5 der Vereinbarung Bund/ATG festgelegten Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten zu beachten. So hat denn auch das BAV im Zusammenhang mit den Kosten des Ceneri-Basistunnels zum Ausdruck gebracht, dass es sich der Problematik der Mehrkosten durch die Anordnung von kostenintensiven Projektänderungen, welche nicht in der Verantwortung der Ersteller liegen, bewusst ist (vgl Schreiben BAV vom 29.04.03, Anhang 6).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die mutmasslichen Endkosten wurden gemäss NCW ermittelt und dargestellt. • Das BAV hatte im Review-Bericht vom 08.10.03 zum letzten Standbericht I/03 der ATG fehlerlose KOFAT-Daten (Kosten-Finanz-Daten AlpTransit) bestätigt. • Das BAV hat von der ATG eine Systemänderung gegenüber dem letzten Standbericht I/03 verlangt. Neu, letztmals mit Schreiben vom 05.12.03, sind auch Risiken mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit, welche noch nicht abschliessend genau beziffert werden können, im Rechenwerk der mutmasslichen Endkosten auszuweisen. Bisher durften im Rechenwerk nach den Grundsätzen der NCW nur „eingetretene Tatbestände“ aufgenommen werden. • Der administrative Umgang mit den Konventionen bezüglich des Streumasses (Kostengenauigkeit in den einzelnen Projektstadien) ist noch nicht abschliessend geklärt (vgl dazu auch Schriftwechsel BAV vom 27.01/29.01.04 bzw. ATG vom 27.01./03.22.04, Anhang 7 a/b). Wir halten eine konferenzielle Bereinigung der notwendigen Schritte für dringend notwendig.
<p>Die Ersteller haben sich in der Vereinbarung zu Kompensationen verpflichtet und können diese grösstenteils in eigener Kompetenz umsetzen (vgl. dazu Art.2 Abs. 2 AtrAV).</p>	<p>Unsere Verpflichtung zu Kompensationen ist unbestritten. Wir teilen indessen Ihre Auffassung nicht, dass diese grösstenteils in unserer eigenen Kompetenz liegen, da sie in der Regel eine Abweichung vom Grundauftrag bzw der Zusatzaufträge zum Inhalt haben.</p> <p>Zitat aus dem Schreiben BAV vom 29.04.03: „Die ATG ist gemäss der Vereinbarung Bund/ATG verpflichtet, das Projekt gemäss der Bestellung des Bundes zu projektieren</p>

	<p>und zu realisieren. Spezifische technische Anforderungen der Bestellung sind in den zugehörigen Standards festgelegt, welche einen integrierenden Bestandteil der Vereinbarung bilden. Uebergeordnet sind die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes zu beachten, wonach die Bahnanlagen insbesondere gemäss dem Stand der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern sind sowie die Bestimmung des Alpentransit-Beschlusses (Art. 3bis), der festhält, dass bei der Ausführung des NEAT-Konzepts laufend der bahntechnische Fortschritt umzusetzen ist. Den Entwicklungen der Sicherheitstechnik hat der Bundesrat mit seinem Entscheid zum Bau des Ceneri-Basistunnels mit zwei Einspurröhren in Kenntnis der damit verbundenen Mehrkosten Rechnung getragen“.</p> <p>Gemäss jüngster Kompensationsplanung weist die ATG ein heute noch zu realisierendes Potential von CHF 258 Mio. aus. Davon können lediglich CHF 24 Mio. in eigener Kompetenz realisiert werden. Kompensationen im Betrag von CHF 234 Mio. liegen in der Zuständigkeit des Bundes, der unseres Erachtens darüber rasch einen Entscheid fällen muss.</p>
<p>Wie wurde diese Aufgabe von den Erstellern bis heute wahrgenommen?</p>	<p>Der VR ist sich bewusst, dass die Kompensationsplanung eine Daueraufgabe darstellt. Er verlangt deshalb von der Geschäftsleitung eine dauernde Berichterstattung, welche in den bisherigen Standberichten ihren Niederschlag gefunden hat.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die an der Besprechung mit Herrn Testoni vom 22.10.03 angesprochene, per Ende 2003 zu aktualisierende Planung wird dem BAV auftragsgemäss Ende Februar 2004 zur Verfügung gestellt (Auftrag BAV vom 05.12.03). • Ein Betrag von CHF 68 Mio. wurde bereits mit der ersten Reservenfreigabe zurückgegeben. Das Potential ist im StB II/03 (Kapitel 4.3) mit zusätzlichen CHF 258 Mio. ausgewiesen. <p>Wir versichern Ihnen nochmals, dass wir auch zukünftig die in unserer eigenen Kompetenz liegenden Kompensationen ausschöpfen und speditiv umsetzen werden.</p>
<p>Ist in Anbetracht der Kostenentwicklung eine Änderung in Bezug auf Prioritäten und Zu-</p>	<p>Wenn sich diese Frage auf die Kompensationsplanung bezieht, sehen wir keine Veranlassung, die Prioritäten anders zu setzen. Sollte dennoch eine Aenderung der Prioritäten der einzelnen Objekte (CBT, ZBT usw) geprüft</p>

ständigkeiten geboten?	<p>werden, so ist insbesondere die SBB, welche die Interessen des zukünftigen Betreibers wahrnimmt, miteinzubeziehen.</p> <p>Bezieht sich die Frage hingegen auf die heutigen Zuständigkeiten, so erlauben wir uns anzumerken, dass die verschiedenen Funktionen, welche das BAV als Vertreter des Bestellers, als instruierende Bewilligungs- und auch als Aufsichtsbehörde wahrzunehmen hat, ein erhebliches Konfliktpotential in sich tragen. Aus diesem Grund scheint uns eine Ueberprüfung dieser Ordnung angezeigt zu sein.</p> <p>Wir halten dafür, dass Missverständnisse zwischen dem BAV und der ATG zweckmässigerweise in periodischen Gesprächen auszuräumen wären. Der Unterzeichnende hat bereits in seinem Schreiben vom 06.05.2003 (Anhang 8) diesen Wunsch geäussert.</p> <p>Weitere Missverständnisse könnten für die Zukunft ausgeräumt werden, wenn die halbjährlichen Standberichte der ATG in der vorliegenden Form, ergänzt mit Ihrem Kommentar, direkt an die zuständigen parlamentarischen Kommissionen weitergegeben würden.</p>
------------------------	---

3. Fragenblock	
<p>Wie kann die ATG trotz der noch zahlreichen Unwägbarkeiten der Öffentlichkeit die Sicherheit geben, dass das Projekt und dessen Kosten und Termine nach wie vor so fest im Griff hat,</p>	<p>Sicherheit können wir damit geben, dass wir, wie bisher, das Projekt straff führen und ein rigides Kostencontrolling wahrnehmen.</p> <p>Dazu gehört aber, dass Aenderungen zum Grundauftrag und der Grundauftrag selbst, wie er in der Vereinbarung Bund/ATG festgelegt ist, klar auseinandergehalten werden. Wird diesem Grundsatz nicht Rechnung getragen, ist es uns auch nicht möglich, die Verantwortung für allfällige Kostenüberschreitungen wahrzunehmen.</p> <p>Im StB II/03 weist die ATG mutmassliche Endkosten von CHF 9'611 Mio. und somit Mehrkosten von CHF 1'682 Mio. gegenüber dem Kostenziel von CHF 7'929 Mio. des Bundes aus. Diese Mehrkosten fallen nur zu einem geringen Umfang in den Risikobereich der ATG.</p> <p>Wir bitten zur Kenntnis zu nehmen, dass gegenüber</p>

	<p>dem ursprünglichen, in der Vereinbarung Bund/ATG festgeschriebenen Auftrag, mit einem Kostenziel von CHF 7'929 Mio. bis heute Mehrkosten von CHF 409 Mio. (für Geologie CHF 151 Mio., Vergabemisserfolge von CHF 107 Mio. und Projektentwicklung von CHF 151 Mio.) angefallen sind. Nach Berücksichtigung einer Korrektur der teuerungsbedingten Mehrkosten von CHF 102 Mio. entfallen davon CHF 24 Mio. in den Risikobereich der ATG und CHF 385 Mio. in den Risikobereich des Bundes.</p> <p>Im Betrag der Mehrkosten von CHF 409 Mio. kommen die von der ATG bereits realisierten Einsparungen im Betrag von CHF 68 Mio. nicht mehr zum Ausdruck. Sie sind bei der Reservenfreigabe vom 30.09.2003 als Kompensation dem Bund zurückerstattet worden.</p> <p>Mehrkosten im Betrag von CHF 1'273 Mio. entfallen auf Mehrleistungen als Folge von Beststellungsänderungen des Bundes und seiner Fachstellen.</p> <p>In Beilage 4 (Entwicklung der Kostenprognose: Achse Gotthard) finden Sie eine Darstellung zur Kostenentwicklung des Objektkredites Achse Gotthard aufgeteilt nach Risikobereichen gemäss der Vereinbarung Bund/ATG.</p>
<p>wie dies das BAV wie auch die ATG im Zusammenhang mit Volksabstimmungen, Bundesgeschäften, Parlamentsvorlagen und öffentlichen Auftritten verkündet haben?</p>	<p>Einer Verunsicherung der Öffentlichkeit kann vorab entgegengewirkt werden, wenn die Kommunikation aller Betroffenen aufeinander abgestimmt wird. Dieses Ziel ist im vorliegenden Fall verpasst worden. Siehe dazu auch Schreiben BAV vom 2.12.03 und 27.1.04 (Anhang 9).</p> <p>Wir haben in der Vernehmlassung vom 24.06.2003 (Anhang 10) zur Botschaft zum Bundesbeschluss über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Kredite der zweiten Phase der NEAT 1 darauf aufmerksam gemacht, dass die wesentlichen Gründe, welche zur Neudotierung der Reserven führen, zu wenig klar dargestellt werden. Wir haben beantragt, die bisherige Verwendung der Reserven, die Ermittlung der Höhe des Zusatzkredites von (damals noch) CHF 800 Mio. und die entsprechende Verwendung transparenter darzustellen. Wir haben der Befürchtung Ausdruck gegeben, dass die verbleibenden Reserven für die Deckung der geologischen und bautechnischen Unsicherheiten ungenügend sind.</p> <p>Wir können nur wünschen, dass die Anliegen des VR und</p>

	der Geschäftsleitung ATG inskünftig besser Gehör finden.
Wie verlässlich ist die neue Endkostenschätzung?	<p>Die mutmasslichen Endkosten werden laufend nach bestem Wissen und Gewissen und unter Verwendung aller heute vorliegenden Kenntnisse ermittelt und gemäss NCW dargestellt.</p> <p>Die Beurteilung muss unter der Beachtung der noch bevorstehenden und zu bewältigenden Aufgaben, den Darlegungen im Risikomanagement und mit Bezug auf die definierte Kostengenaugkeit erfolgen.</p> <p>Für die im StB II/03 ausgewiesenen mutmasslichen Endkosten von CHF 9'611 Mio. beträgt diese Kostengenaugkeit CHF + 905/ -737 Mio. (Beilage 5: Endkostenprognose Achse Gotthard: Berücksichtigung der Kostengenaugkeit).</p> <p>Damit können die mutmasslichen Endkosten bis Projektende zwischen (gerundet) CHF 8'900 Mio. und CHF 10'500 Mio. (Preisbasis UKB) schwanken.</p> <p>In diesem Betrag sind die im Standbericht II/03 im Kapitel über das Risikomanagement aufgeführten Risiken der Geologie enthalten. Auswirkungen einer angespannten Marktsituation Bahntechnik durch wenige Anbieter und politische Entscheide sind darin nicht enthalten.</p>
Können Sie bestätigen, dass die Endkostenberechnungen nach bestem Wissen und Gewissen und realistisch abgefasst sind?	<p>Diese Frage, die auf unsere Vertrauenswürdigkeit abzielt, können wir mit ja beantworten. Wir verweisen auf folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Ermittlung der mutmasslichen Endkosten basieren auf dem aktuellsten Kenntnisstand der Projektführung und der Kostendurchsprachen. • Sowohl die einzelnen Prozesse als auch ausgewählte Inhalte zur Endkostenprognose, aber auch das Änderungswesen hat die EFK mit einer Revision (vgl Bericht. Nr. 2143 vom 31.10.2002) untersucht und dabei ein zweckmässiges Vorgehen bzw. die Richtigkeit der geprüften Bereiche festgestellt. • Die mutmasslichen Endkosten sind aus heutiger Sicht und unter Berücksichtigung der im Risikomanagement dargelegten Chancen und Risiken realistisch. Vorbehalten bleiben allerdings zusätzliche Bestellungen oder Projektänderungen des Bundes

	<ul style="list-style-type: none"> Über die beiden Objektkredite Gotthard (GBT und CBT) und Anschluss Ostschweiz (ZBT) werden eine Bilanz und eine Erfolgsrechnung erstellt welche von der statutarischen Revisionsgesellschaft jährlich überprüft wird. Für das Geschäftsjahr 2003 werden erstmals auch die Richtlinien der Corporate-Governance für börsenkotierte Firmen berücksichtigt.
--	--

4. Fragenblock	
Mit welchen Instrumenten überwacht der Verwaltungsrat die Zuverlässigkeit der Endkostenprognose?	Die dem VR zur Verfügung stehenden Instrumente sind zum 1. Frageblock aufgelistet und entsprechen nach Ansicht des VR den Anforderungen des Projektes. Die Ergebnisse sind in den halbjährlichen Standberichten zusammengefasst.
Wie zuverlässig ist die neue Endkostenprognose aus Sicht des Verwaltungsrates?	Gestützt auf den heutigen Kenntnisstand hat der VR keinen Grund, die Zuverlässigkeit der Prozesse und die inhaltlichen Angaben in Frage zu stellen.
Stehen noch weitere Endkostenerhöhungen bevor?	Die mutmasslichen Endkosten können nur gleichzeitig mit den dargelegten Risiken und der Kostengenaugigkeit beurteilt werden. Die Ergebnisse sind im aktuellen StB II/03 umfassend dargelegt. Zur Zeit wird das Bauprojekt Bahntechnik und dessen Kostenvoranschlag erarbeitet. Die marktseitigen Auswirkungen werden für diesen Bereich erst mit der Ausschreibung definitiv zum Ausdruck kommen. Überdies sind Mehrkosten wegen politischer Einflüsse, namentlich als Folge fehlender Einigkeit zwischen dem Bund und den betroffenen Kantonen, nicht ausgeschlossen.
Was gedenkt er weiter zu tun?	Vgl nachfolgende Bemerkungen

Mit den Antworten zu Ihren Fragen hoffen wir der Verunsicherung, die mittlerweile eingetreten ist, entgegenwirken zu können.

Abschliessend halten wir fest, und beantworten damit die letzte Frage in Block 4 sowie Ziffer 5 Ihres Schreibens, dass uns an einer guten und aufbauenden Zusammenarbeit mit unserer Aufsichtsbehörde sehr gelegen ist. Sie bildet Grundlage dafür, dass es gelingt, das Jahrhundertbauwerk NEAT zeit-, kosten- und qualitätsgerecht abzuliefern.

Damit das Verhältnis wieder auf eine Grundlage des Vertrauens gestellt werden kann, ist es aus unserer Sicht von grosser Wichtigkeit, dass folgende Punkte richtig gestellt und geklärt werden:

1. Es muss richtig gestellt werden, dass die ATG zeitgerecht, ausreichend und transparent über den Projektfortschritt orientiert hat. Sollten seitens des Bundes Bedürfnisse nach zusätzlichen Informationsinhalten oder -instrumenten bestehen, sind diese im gegenseitigen Einvernehmen präzise zu umschreiben. Dabei ist unverzüglich festzulegen, wer die Initiative für eine solche Bereinigung ergreift.
2. Es scheint uns unerlässlich, und bedarf einer erneuten Bestätigung, dass über das Projekt in der Öffentlichkeit nur nach gegenseitiger Übereinkunft informiert wird. Das Ziel der gemeinsam abgestimmten Information ist im vorliegenden Fall nicht erreicht worden.
3. Zur Sicherstellung eines reibungslosen Projektablaufs muss Klarheit über die Reservenbewirtschaftung geschaffen werden. Der Objektkredit Reserven muss die in der Kostengenauigkeit liegenden und möglichen Abweichungen ausreichend abdecken.
4. Es scheint uns unerlässlich, dass Schwachstellen in den Arbeitsabläufen zwischen dem BAV und der ATG beidseitig erkannt und rasch behoben werden. Es muss eine gründlichen Klärung herbeigeführt werden. Dazu gehört auch eine Überprüfung der Frage, wie die unterschiedlichen Rollen des BAV als Vertreter des Bestellers, als instruierende Bewilligungs- und auch als Aufsichtsbehörde neu zu verteilen sind.

Mit freundlichen Grüssen

AlpTransit Gotthard AG



Dr. Franz Kellerhals
Präsident des Verwaltungsrates

Kopie zK an:

- Herr NR Andrea Hämmerle, c/o Sekretariat der parlamentarischen Aufsicht über Finanzen und AlpTransit, 3003 Bern (25 Exemplare)

- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Herr BR Moritz Leuenberger, Bundeshaus Nord, 3003 Bern
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Generalsekretariat, Herr Hans Werder, Bundeshaus Nord, 3003 Bern
- Mitglieder des VR
- Vorsitzender der Geschäftsleitung ATG

Beilagen:

- Beilage 0: Kurzfassung
- Beilage 1: Auszug aus Standbericht ATG II/03: Ziffer 4.1 Seiten 52-55
- Beilage 2: Auszug aus Standbericht ATG II/02: Ziffer 4.1 Seite 45
- Beilage 3: Veränderung der Mehrkosten Achse Gotthard per StB II/03: Nachweis über den Kenntnisstand der Beteiligten
- Beilage 4: Kompensationsplanung: Realisierte Einsparungen und Potentiale
- Beilage 5: Entwicklung der Kostenprognose: Achse Gotthard
- Beilage 6: Endkostenprognose Achse Gotthard: Berücksichtigung der Kostengenauigkeit

Anhänge:

- Anhang 1a/b: Auszüge aus Standberichten BAV Nr. 14 per 31.12.02 und 15 per 30.06.03
- Anhang 2: Aktennotiz DP Lüftung und Kühlung GBT und Standards CBT vom 01.05.2002
- Anhang 3: Änderungsjournal 02/2003: Anmeldung der Projektänderungen MFS vom 08.12.03
- Anhang 4: GBT TA Erstfeld; Bauprojekt Rohbau, Kreditfreigabe Ersteller, Schreiben ATG vom 31.10.03
- Anhang 5 a-c: Zuordnung Mehrkosten Abschnitt Gotthard Nord und Erstfeld, Schreiben ATG vom 01.04.03, 17.10.03 und 18.11.03
- Anhang 6: Schreiben BAV vom 29.04.03 CBT: Kosten, Finanzen, Wirtschaftlichkeit
- Anhang 7 a-e: Schriftwechsel BAV vom 05.12.03, 27.01.04 und 29.01.04, ATG vom 27.01.04 und 03.02.04
- Anhang 8: Schreiben ATG vom 06.05.03 AP Ceneri und Camorino: Plangenehmigungsgesuch, Wahrnehmung der finanziellen Verantwortung
- Anhang 9 a/b: Schreiben BAV vom 02.12.03 Mehrkostenangaben der NEAT und 27.01.04 Medienorientierung NEAT-Kosten
- Anhang 10: Schreiben ATG vom 24.06.03 zum NEAT Zusatzkredit