



16.005

**Oberaufsicht
über den Bau
der Neat im Jahre 2015.
Bericht**

**Haute surveillance
sur la construction
de la NLFA en 2015.
Rapport**

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 30.05.16 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.16 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Finanzkommission erhalten.

Müller Thomas (V, SG), für die Kommission: Ich habe alles Verständnis dafür, dass Sie jetzt Fussball schauen: Ich war einmal Präsident des FC St. Gallen und Schweizer Meister. Tun Sie sich also keinen Zwang an.

Der 1. Juni 2016 wird als bedeutender Tag in die Geschichte unseres Landes eingehen. Mit dem Gotthardtunnel wurde der zweite Neat-Basistunnel eröffnet. Im Jahre 2020 folgt mit dem Ceneri der dritte. Die Neat-Aufsichtsdelegation hat ihren Bericht über die parlamentarische Oberaufsicht im Jahr 2015 am 29. April 2016 den Stammkommissionen FK, GPK und KVF unterbreitet. Als Sprecher der Finanzkommission und NAD-Präsident beschränke ich mich auf Darlegungen zur Kostenprognose und zum Projektstand.

Zur Kostenprognose: Im Jahr 1998 waren die Kosten für die Erstellung der Neat ursprünglich mit 12,18 Milliarden Franken prognostiziert worden. Aufgrund von Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den fortschreitenden Stand der Technik sowie neuen Erkenntnissen am Bau wurden die mutmasslichen Endkosten nach der Aktualisierung des Neat-Gesamtkredits durch das Parlament im Jahre 2008 in der Folge bis Ende 2012 konstant auf 18,68 Milliarden Franken geschätzt; Preisbasis 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen. Es liegt auf der Hand, dass sich mit dem Baufortschritt die Restrisiken laufend zuverlässiger abschätzen lassen. Dies führte seit dem Jahr 2013 im Ergebnis zur Reduktion der Kostenprognose. Per 31. Dezember 2015 werden die mutmasslichen Endkosten der Neat-Erstellung auf 17,9 Milliarden Franken prognostiziert; Preisbasis 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen. Der gesamte Finanzierungsbedarf für die Neat bis zum Projektende wird per 31. Dezember 2015 auf 23 Milliarden Franken inklusive Teuerung seit 1998, Mehrwertsteuer und Bauzinsen veranschlagt. Nach heutigen Erkenntnissen kann der Neat-Gesamtkredit eingehalten werden.

Kurz zum Projektstand Gotthard-Basistunnel: In der Nacht auf den 1. Juni 2016 hat die Erstellergesellschaft Alptransit Gotthard AG den Gotthard-Basistunnel der Betreiberin SBB übergeben. Die NAD verfolgte den Abschluss des Einbaus der Bahntechnik und den im Herbst 2015 gestarteten Testbetrieb eng. Wo Korrekturen erforderlich waren, wurden diese an die Hand genommen. Allfällige Restarbeiten können nach der fahrplanmässigen Inbetriebnahme am 11. September 2016 durch die SBB mit fahrplantechnischen Massnahmen aufgefangen werden, ohne dass dadurch das fahrplanmässige Angebot gefährdet wird.

Zum Ceneri-Basistunnel: Im Januar 2016 waren die beiden Tunnelröhren ausgebrochen. Bis Ende 2016 soll der Innenausbau abgeschlossen sein. Ab Herbst 2017 ist der Einbau der Bahntechnik vorgesehen. Die NAD geht nach heutigem Kenntnisstand davon aus, dass die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2020 möglich sein wird.

Ein letzter Hinweis zum Neat-Online-Portal: Ende 2014 hatte die NAD dem Bundesamt für Verkehr empfohlen, für die interessierte Öffentlichkeit und das Fachpublikum ein internetbasiertes Online-Portal zu schaffen, das





leichten Zugang zur Geschichte, zu den politischen Rahmenbedingungen, zum Bau und zu den gesellschaftlichen Aspekten der Neat ermöglichen sollte. Das Bundesamt für Verkehr beauftragte das Bundesarchiv mit der Umsetzung. Das Portal wurde rechtzeitig zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Ende Mai 2016 aufgeschaltet und wird vom Bundesarchiv während zehn Jahren aktualisiert. Es geht nicht um staatliche Geschichtsschreibung, sondern um den einfachen und übersichtlichen Zugang zu Originaldokumenten und Zeitzeugen. Ich ersuche um Kenntnisnahme des Berichtes.

Grin Jean-Pierre (V, VD), pour la commission: Dans son récent rapport d'activités, la Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) donne une appréciation globalement positive du déroulement du projet ainsi que de l'évolution favorable des coûts et des délais. A la fin 2015, et pour la troisième fois consécutive, les coûts prévisionnels du projet ont diminué. Les coûts à proprement parler s'établissent désormais à 17,9 milliards de francs; c'est 300 millions de moins qu'en 2014 et 785 millions de moins qu'en 2012. Quant à l'estimation des coûts incluant le renchérissement, les intérêts intercalaires et la TVA, elle s'élève désormais à 23 milliards de francs, ce qui correspond à une baisse de 500 millions environ, par rapport à la projection précédente.

Au tunnel de base du Saint-Gothard, les travaux sont très avancés et se poursuivent. Le 1er juin 2016, le constructeur Alptransit Gotthard SA a livré le plus long tunnel ferroviaire du monde aux gestionnaires de l'infrastructure – les CFF –, en présence des chefs d'Etat des pays voisins et de nombreux invités, dont les membres de ce Parlement.

La mise en exploitation régulière du tunnel de base du Saint-Gothard, en date du 11 décembre 2016, peut être

AB 2016 N 1118 / BO 2016 N 1118

considérée comme acquise. D'ici là, l'enjeu consiste à ce que toutes les homologations concernant le fonctionnement, la sécurité et la qualité de l'ouvrage soient délivrées dans les temps. Les CFF pourront compenser les éventuels retards dus à des travaux résiduels par des mesures opérationnelles, sans mettre en péril l'offre selon l'horaire publié, et ce même après le 11 décembre 2016.

Toutes les installations de sécurité des lignes CFF, au nord et au sud du tunnel de base du Saint-Gothard, qui sont impérativement nécessaires pour la mise en exploitation de l'ouvrage dans les délais prévus, ont été mises en fonction au cours du deuxième semestre 2015.

Vers le milieu de l'année 2015, le délai prévu pour la mise en exploitation régulière du tunnel de base du Monte Ceneri a dû être reporté jusqu'en décembre 2020. Cet ajournement d'une année est dû à la longue procédure de recours contre l'adjudication de deux lots principaux de technique ferroviaire au Ceneri, procédure à la fin de laquelle le Tribunal fédéral a confirmé les deux décisions d'adjudication d'Alptransit Gotthard SA. Les retards enregistrés lors du percement de ce tunnel ont pu être rattrapés grâce à des mesures d'accélération.

Un risque de report supplémentaire de la mise en exploitation est apparu en 2015, en raison d'une opposition visant le centre de technique ferroviaire et l'installation d'antennes à Camorino. Au portail nord du tunnel de base, la procédure d'approbation des plans a dû être relancée à la suite d'un arrêt du Tribunal fédéral.

Des négociations menées sur une proposition de la Délégation de surveillance de la NLFA et avec la médiation des autorités cantonales tessinoises ont débouché sur une solution à l'amiable au début de cette année.

Le percement des deux tubes de base du tunnel du Ceneri s'est achevé à la fin janvier 2016. L'aménagement du gros oeuvre devrait être terminé d'ici la fin de cette année. De nombreux défis doivent encore être relevés, s'agissant de la mise en place des équipements ferroviaires dès octobre 2017 et de la préparation de la mise en exploitation. La DSN va suivre l'évolution de ces travaux en veillant plus particulièrement à ce que l'expérience acquise au tunnel de base du Saint-Gothard soit valorisée au Ceneri.

Fin 2014, la Délégation de surveillance avait recommandé à l'Office fédéral des transports de créer un portail en ligne de la NLFA sur une plate-forme Internet afin que le grand public et les spécialistes puissent accéder facilement aux informations sur l'histoire, le contexte politique, la construction et les aspects sociétaux du projet. Les Archives fédérales suisses ont été chargées de sa mise en oeuvre, et ont présenté le portail au public en mai 2016, juste à temps pour l'inauguration du tunnel de base du Saint-Gothard. Elles en assureront l'exploitation durant dix ans. Il ne reste plus qu'à espérer que les raccordements ferroviaires, tant au nord, avec l'Allemagne, qu'au sud, avec l'Italie, se fassent dans les délais prévus. Pour l'Italie, les travaux ont commencé, mais il y a certaines oppositions. La Délégation de surveillance se félicite de ce projet, qui répond aux attentes de notre temps. Elle est persuadée que le portail en ligne dont elle est l'initiatrice permettra aux générations actuelles et futures de se documenter plus facilement sur ce projet et de mieux en comprendre les enjeux. Cet outil contribuera ainsi à la prise de conscience de l'importance historique de ce projet titanesque.

Hadorn Philipp (S, SO): Trotz Konkurrenz durch Fussball und Feierabendstunde erlaube ich mir einige Äusse-



rungen namens der SP-Fraktion.

Die Fakten haben wir gehört. Aber die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, die Übergabe des Tunnels an die Betreiberin SBB und die bevorstehende vollständige Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel 2016 durch die SBB im Dezember dieses Jahres gehören nicht zur Berichterstattung, da wir unseren Bericht für das Jahr 2015 bis zu den Ereignissen des ersten Quartals 2016 führten.

Die Aufgabe der Neat-Aufsichtsdelegation beinhaltet die Oberaufsicht der laufenden Projekte der neuen Eisenbahn-Alpentransversale. Schwerpunkt bildete auch in der Berichtsperiode für den Gotthard- und den Ceneri-Basistunnel die Überwachung der Projektausführung, der Termine und der Kosten, aber auch die Überwachung der Vorbereitungen für die Inbetriebnahme und Übergabe gehörte dazu. Bei der regelmässigen Berichterstattung durch das Bundesamt für Verkehr, die SBB und die Alptransit Gotthard AG und einer Besichtigung am Ort des Geschehens galt es, vom Stand der Projekte, von aktuellen Problemen und Prognosen Kenntnis zu nehmen. Die Puzzleteile ermöglichen eine Einschätzung der Termin- und Kostenrisiken, um bei Bedarf auch rechtzeitig Empfehlungen an den Bundesrat abzugeben. Auch die Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Finanzkontrolle ist dabei meines Erachtens ein effektives und unverzichtbares Instrument.

Das Fazit wurde weitgehend dargelegt: Die Projekte sind auf Kurs, die Kosten- und Terminrisiken nehmen auf der Zeitachse ab und befinden sich im Toleranzbereich. Die erfolgte Verschiebung der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels auf Ende 2020 scheint der Situation angepasst gewesen und der neue Termin auch erreichbar zu sein. Die regelmässige Überwachung der Einhaltung von Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit und generell der Arbeitsbedingungen ist von grosser Bedeutung. Bei den Kontrollen der Suva mussten beim Ceneri-Basistunnel klare Überschreitungen maximaler Arbeitsplatzkonzentrationswerte festgestellt werden. Es gab in der Sommerzeit auch Probleme mit den zulässigen Werten für Luftfeuchtigkeit und Temperatur. Die betroffenen Unternehmen wurden angehalten, die erforderlichen Massnahmen zu treffen. Zum Teil hiess dies auch, dass zeitweise nur leichtere Arbeiten zulässig waren.

Der tödliche Unfall vom 12. Oktober 2015 im Vortriebsbereich Nord-Ost des Ceneri-Basistunnels löste schwere Betroffenheit aus. Auch an dieser Stelle drücke ich den Angehörigen des Verstorbenen mein aufrichtiges Beileid aus. Zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Berichtes waren die polizeilichen Untersuchungen noch im Gange. Es gilt, weiterhin alles daranzusetzen, dass die Arbeiter auf den Neat-Baustellen ihre anspruchsvolle Arbeit in Sicherheit wahrnehmen können.

Kurz erwähnen möchte ich an dieser Stelle die umfangreichen Testbetriebe, welche beim Gotthard-Basistunnel im Hinblick auf die Übergabe des Basistunnels an die SBB vorgenommen wurden. Rund 5000 Testfahrten waren bis Ende Mai 2016 geplant. Im operativen Einsatz brauchte es insgesamt 160 Personen: Lokführer, Fahrdienstleiter, Sicherheitsverantwortliche. Dazu kamen bis zu 300 weitere Einsatzkräfte wie Testleiter, und Messingenieure. Bis zum Berichtsschluss verliefen diese Testfahrten grundsätzlich zufriedenstellend. Bei einigen Anlagen zeigt sich allerdings zusätzlicher Handlungsbedarf. Insbesondere betrifft dies die Parallelführung von Fahrleitungsabschnitten, den Tunnelfunk, Fehlermeldungen bei der Tunnelleittechnik, Kühlleistungen sowie mobile Erhaltungstore. SBB und Alptransit Gotthard AG hatten zu diesen "Aufpassfeldern" gemeinsam notwendige Massnahmen definiert, um die erforderliche Funktionalität und Qualität bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels zu erreichen.

Grundsätzlich darf die Kostensituation als im Griff betrachtet werden. Die Kostenrisiken nehmen kontinuierlich ab und liegen im Limit. Zu Diskussionen führen jeweils Nachforderungen von Unternehmungen. Interessant ist, festzustellen, dass diese im Durchschnitt zu 30 Prozent beglichen werden mussten. Dies wirft Fragen zur Rechnungsstellung der involvierten Unternehmen auf und kann den Verdacht wecken, dass auch angebliche Zusatzleistungen missbräuchlich in Rechnung gestellt wurden. Die NAD unterstützte die Anstrengungen der Alptransit Gotthard AG, Nachforderungen kritisch zu überprüfen und bei Bedarf auch gerichtliche Auseinandersetzungen nicht zu scheuen.

Die Sparwut unseres Rates führte auch in der NAD zu Diskussionen, sollte doch das Neat-Online-Portal auf dem Altar des Leistungsabbaus geopfert werden. Das Online-Portal ist ein Gefäss, das für heutige und kommende Generationen den Sinn und Zweck der Neat nachvollziehbar

AB 2016 N 1119 / BO 2016 N 1119

dokumentieren soll. Erfolgreich wehrte sich die NAD und musste sich mit der berechtigten Kritik auseinandersetzen, dass Ausgabenreduktionen in der Regel zwingend auch mit Leistungsabbau im Zusammenhang stehen.

Die Diskussionen des Ratsbüros zur Abschaffung der NAD vor Abschluss der Projekte löste bei uns Stirnrunzeln aus. Die Idee, das sorgfältig entwickelte, mehrstufige Controlling-System frühzeitig aufzugeben, ist ziemlich fahrlässig. Der Übereifer, um wenige Zehntausend Franken bei diesem 24-Milliarden-Projekt einspa-



ren zu können, und dabei zu vergessen, dass gerade bei Planung, Vergabe und Abschluss solcher Projekte das grösste Risiko für Unregelmässigkeiten besteht, zeugt nicht gerade von grossen Sachkenntnissen. Es wurde die Tatsache verkannt, dass ein gewisser Aufwand gerade kostensparend wirken kann. Ja, auch heisse Luft führt gelegentlich zu Mehraufwand mit Kostenfolgen, da jetzt wohl sechs Kommissionen – nebst NAD auch KVF, FK und GPK beider Räte – diesen Vorschlag zu diskutieren und dazu Stellungnahmen zu verabschieden hatten.

Die kurze Zeit zur Berichterstattung vermag natürlich den imposanten Jahrhundertbauwerken, welche wir hier als Volk gemeinsam stemmen, nicht gerecht zu werden. Die Leistung, die zum Nutzen unseres und der benachbarten Länder erbracht wurde, ist enorm. Eine konsequente Politik zur Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene wird noch staatliche Eingriffe erfordern. Es geht nicht an, den Volkswillen zu missachten, welchen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger 1994 unmissverständlich zum Ausdruck brachten. Dafür gilt es noch durchsetzungsfördernde und wirksame Regulierungen zu erarbeiten.

Für die gute Zusammenarbeit zur Erreichung dieser ambitionierten Ziele gebührt allen Involvierten aufrichtiger Dank; ich bitte um Nachsicht für die längere Sprechzeit.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Die Finanzkommission beantragt, vom Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation Kenntnis zu nehmen.

*Vom Bericht wird Kenntnis genommen
Il est pris acte du rapport*