



17.005

**Oberaufsicht
über den Bau
der Neat im Jahre 2016.
Bericht**

**Haute surveillance
sur la construction
de la NLFA en 2016.
Rapport**

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.06.17 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.06.17 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Föhn Peter (V, SZ), für die Kommission: Diesen Bericht haben wir an den Maisitzungen behandelt und eigentlich ohne grosse Diskussionen zur Kenntnis genommen. Betreffend den Gotthard-Basistunnel können wir auf ein bewegtes Jahr zurückschauen: Die Planungs- und die Bauphase des Basistunnels fanden 2016 einen würdigen Abschluss. Am 1. Juni 2016 wurde der Basistunnel termingerecht von der Alptransit Gotthard AG an die SBB übergeben. Die Inbetriebnahme des längsten Eisenbahntunnels der Welt am 11. Dezember erfolgte zeitgerecht und erfolgreich. Im Namen der Neat-Aufsichtsdelegation darf ich auch allen Beteiligten für den grossen Einsatz, der eben im und rund um diesen längsten Eisenbahntunnel der Welt geleistet wurde, herzlichst danken!

Zum Ceneri-Basistunnel: Wir wissen ja, dass Mitte 2015 entschieden wurde, die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels von Dezember 2019 auf Dezember 2020 zu verschieben. Ursache für die Verschiebung um ein Jahr war ein Beschwerdeverfahren gegen die Vergabe der beiden Bahntechnik-Hauptlose. Bis zur Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels sind allerdings noch einige Hürden zu nehmen. Vor allem der Abschluss der Bahntechnikinstallationen und der ersten Teilprüfungen sowie die Zeitspanne von acht Monaten für den Probe- und Testbetrieb erweisen sich als grosse Herausforderung. Gemäss Risikoabschätzung des Bundesamtes für Verkehr besteht keine Chance, den Ceneri-Basistunnel früher in Betrieb zu nehmen. Das Amt schätzt jedoch, dass ein Risiko besteht, dass sich die Inbetriebnahme um bis zu eineinhalb Jahre verzögern könnte.

Nun zum Finanziellen: Ich kann heute definitiv sagen, dass die Finanzierung der Neat durch den Neat-Gesamtkredit gesichert ist. Der vom Parlament gesprochene Kredit von 19,1 Milliarden Franken gemäss Preisstand 1998 liegt um 1,45 Milliarden Franken über der Projektkostenprognose des BAV von 17,65 Milliarden Franken. Der Finanzierungsbedarf für die Neat bis zum Projektabschluss wird per Ende 2016 auf rund 22,6 Milliarden Franken veranschlagt. Darin enthalten sind, neben den reinen Projektkosten, die bisher aufgelaufen sind, die erwarteten Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Prognose des Finanzierungsbedarfs um rund 400 Millionen Franken gesenkt werden, was unter anderem auf die tiefe

AB 2017 S 428 / BO 2017 E 428

Teuerung zurückzuführen ist. Im Jahr 2016 hat der Bundesrat den Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken wegen Aufwendungen für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen um 423 Millionen Franken erhöht. Der vom Parlament beschlossene Neat-Gesamtkredit plus alle vom Bundesrat seit Projektbeginn beschlossenen Krediterhöhungen von 4,87 Milliarden Franken ergeben einen Gesamtbetrag der bisher für die Neat zur Verfügung gestellten Verpflichtungskredite von 23,97 Milliarden Franken, also nicht ganz 24 Milliarden Franken. Es stehen damit rund 1,37 Milliarden Franken mehr an Verpflichtungskrediten zur Verfügung als der bis Projektende geschätzte Finanzierungsbedarf von 22,6 Milliarden Franken, und dies inklusive Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen.





Am 1. Januar 2016 hat bekanntlich der Bahninfrastrukturfonds den bisherigen Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte, über den die Neat bis Ende 2015 finanziert worden war, abgelöst. Die Finanzierung und Bereitstellung der liquiden Mittel für die Verwirklichung der Neat sind mit dem Bahninfrastrukturfonds weiterhin gesichert. Das Parlament beschliesst die Entnahmen aus dem Fonds und genehmigt dessen Rechnung. Die Finanzkommissionen sind für die Überwachung sowie die Vorberatung des Voranschlages und der Rechnung des Bahninfrastrukturfonds zuständig.

Zu den Prognosen hinsichtlich des Risikos: Die Neat-Aufsichtsdelegation überwacht die verbleibenden finanziellen Risiken beim Gotthard-Basistunnel betreffend Zuverlässigkeit des Angebots, Abwicklung und Finanzierung der Fertigstellungs- und Abschlussarbeiten, Nachforderungen und die konsolidierte Schlussabrechnung. Beim Ceneri-Basistunnel überwacht sie den Einbau der Bahntechnik, die Inbetriebsetzung, Nachforderungen und Schlussabrechnung aus Sicht der parlamentarischen Oberaufsicht bis auf Weiteres sehr aufmerksam. – So viel eigentlich zum Wichtigsten im letzten Jahr.

Nun komme ich zu einem Punkt, den ich hier unbedingt auch noch anbringen will, nämlich zur Zukunft der Neat-Aufsichtsdelegation. Die Neat-Aufsichtsdelegation hat nämlich aus projektbezogenen und organisatorischen Gründen beschlossen, auf Ende der laufenden Legislaturperiode ihre Auflösung und die Übertragung ihrer verbleibenden Aufgaben an die Oberaufsichtsorgane Finanzkommission, Geschäftsprüfungskommission und Finanzdelegation anzustreben. Dazu ist zu sagen, dass die GPK-NR, GPK-SR, FK-NR, FK-SR sowie die KVF-SR den Grundsatzentscheid der Neat-Aufsichtsdelegation, sich auf Ende der laufenden Legislatur, das heisst auf Ende 2019, aufzulösen, inzwischen bereits an ihren diesjährigen Maisitzungen diskutiert und mehr oder weniger diskussionslos und ohne Vorliegen eines Gegenantrages zur Kenntnis genommen haben.

Die Finanzdelegation hat vom Entscheid der Neat-Aufsichtsdelegation ebenfalls Kenntnis genommen. Sie ist bereit, die Aufgaben der Neat-Aufsichtsdelegation ab Dezember 2019 zu übernehmen, das Einverständnis der Stammkommissionen vorausgesetzt. Ein entsprechendes Schreiben wird sie der Neat-Aufsichtsdelegation mit Kopie an die sechs Stammkommissionen in den nächsten Wochen zustellen. Unser Präsident wird dann auch mit den Präsidentinnen und Präsidenten der sechs Stammkommissionen das weitere Vorgehen besprechen und koordinieren. So haben wir das eigentlich abgesprochen. Ich bin überzeugt, dass Sie damit auch einverstanden sind.

Ich danke allen für die Mitarbeit, allen Beteiligten und vor allem auch den Mitarbeitenden, den Schwerstarbeitenden in den grossen Tunnels, die eben wirklich Toparbeit geleistet haben. Ich glaube, das darf ich im Namen unseres Rates sagen. Ihnen, Frau Bundespräsidentin, ebenfalls besten Dank.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Das war ausführlich. Wir freuen uns, dass das alles auch gut läuft. Das einzige Risiko ist wirklich noch das halbe Jahr beim Ceneri-Basistunnel. Sonst haben wir meines Erachtens eigentlich alles im Griff. Das Risiko bleiben noch die deutschen Zulaufstrecken, aber das betrifft nicht die Neat-Aufsichtsdelegation. Besten Dank, ich muss zu diesem Geschäft heute nicht länger sprechen.

Präsident (Bischofberger Ivo, Präsident): Die Geschäftsprüfungskommission beantragt, vom Bericht der Delegation Kenntnis zu nehmen.

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