



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2017 • Elfte Sitzung • 13.06.17 • 08h00 • 17.005
Conseil national • Session d'été 2017 • Onzième séance • 13.06.17 • 08h00 • 17.005



17.005

Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2016. Bericht

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

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.06.17 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.06.17 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Tschäppät Alexander (S, BE), für die Kommission: Ich möchte kurz drei Themen aus der Arbeit der Neat-Aufsichtsdelegation beleuchten: zuerst die eigentliche Kontrolltätigkeit der Kommission, dann ein paar Bemerkungen zur Totalrevision des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen und schliesslich die Zukunft der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD).

Zur Kontrolltätigkeit der Kommission: Wir hatten letztes Jahr vier Sitzungen und dieses Jahr eine Sitzung mit einem neuen Präsidenten. Für dieses Jahr ist Ständerat Isidor Baumann als Präsident zuständig. Die Themenauswahl war vielfältig, aber grösstenteils unspektakulär. Nach der Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels sind dank zunehmender Kostengenauigkeit keine Überraschungen mehr zu erwarten. Die Kostenschätzung inklusive Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer fällt mit 22,6 Milliarden Franken rund 400 Millionen Franken geringer aus als prognostiziert.

Am 1. Juni 2016 wurde das Werk termingerecht von der Alptransit Gotthard AG an die SBB übergeben. Im Testbetrieb konnte nachgewiesen werden, dass die vom Bund bestellte Höchstgeschwindigkeit von 250 Kilometern pro Stunde mit geeignetem Rollmaterial gefahren werden kann. Die

AB 2017 N 1052 / BO 2017 N 1052

fahrplanmässige Aufnahme des Betriebs erfolgte am 11. Dezember letzten Jahres. Die ersten Erfahrungen sind durchaus positiv. Die Kundenpünktlichkeit beträgt 88 Prozent, die Anschlusspünktlichkeit in Arth-Goldau 97 Prozent. An Werktagen durchqueren 120 Güterzüge den Gotthard. Das entspricht knapp 60 Prozent der aktuellen Trassenkapazität von 210 Zügen. Hier ist also noch Steigerungspotenzial vorhanden. Die aufgetretenen Störungen bewegen sich im Rahmen der Erwartungen.

Mit der feierlichen Einweihung am 1. Juli 2016 konnte sich die Schweiz weltweit als Land des öffentlichen Verkehrs und höchster Ingenieurskunst in Szene setzen. Welch glückliches Land sind wir doch, wenn medial das Kleid der zuständigen Bundesrätin und der Auftritt leichtbekleideter Schauspielerinnen ebenso viel Aufmerksamkeit bekommt wie die Tatsache, dass die Regierungschefs unserer Nachbarländer voll des Lobes für dieses Jahrhundertbauwerk waren.

Zum Ceneri-Basistunnel: Der Innenausbau ist weitgehend fertiggestellt. Im Sommer beginnt der Einbau der bahntechnischen Anlagen. Die Planungssicherheit ist aufgrund der beschlossenen Verschiebung des Inbetriebnahmetermins von Dezember 2019 auf Dezember 2020 erheblich gestiegen. Mit einer Zeitspanne von nur acht Monaten für den Probe- und Testbetrieb ist aber das Inbetriebnahmeziel Ende 2020 sehr sportlich. Es bedarf noch grösster Anstrengungen.

Zur Totalrevision des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen: Die NAD nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, dass drei ihrer vier Empfehlungen vom Bundesrat übernommen worden sind. Die vierte Empfehlung betreffend die Ermittlung des wirtschaftlich günstigsten Angebotes erachtet sie dagegen als noch nicht erfüllt. Die NAD hatte dem Finanzdepartement empfohlen, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2017 • Elfte Sitzung • 13.06.17 • 08h00 • 17.005
Conseil national • Session d'été 2017 • Onzième séance • 13.06.17 • 08h00 • 17.005



schaffen, dass bei komplexen Bauwerken aus der technischen Bewertung und dem Preis das effektiv wirtschaftlich günstigste Angebot ermittelt und auch sichergestellt werden kann, dass eine dem Projekt nutzende höhere Qualität auch einen höheren Preis aufwiegen kann. Hier bittet die Kommission den Bundesrat im Rahmen der Revision der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen, diese Empfehlung umzusetzen. Zur Zukunft der Neat-Aufsichtsdelegation: Es ist klar, dass mit fortgeschrittenem Bauverlauf am Gotthard und am Ceneri die Kontrollaufgaben der NAD laufend abnehmen und die Auflösung der Kommission ansteht. Logisch wäre eine Auflösung auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Ceneri-Tunnels Ende 2020. Das hätte allerdings den gewichtigen Nachteil, dass das Ende 2019 gewählte Parlament die NAD für nur ein Jahr neu zu besetzen hätte. Die Kommission erachtet ein solches Vorgehen als nicht effizient und beantragt dem Rat deshalb, die Neat-Aufsichtsdelegation auf Ende der Legislatur aufzulösen. Die zu erledigenden Arbeiten werden dann von den Finanzkommissionen und den GPK übernommen.

Lassen Sie mich abschliessend noch zum Dank kommen. Unzählige Menschen haben zum Gelingen des Baus des längsten Eisenbahntunnels der Welt beigetragen. Ihnen allen sei unser herzlichster Dank ausgesprochen. Während der Bauzeit haben auch einige Mineure ihr Leben verloren. Ihren Familien gebührt unser Ausdruck des Mitgefühls und der echt empfundenen Anteilnahme.

Die letzte Sitzung der NAD war gleichzeitig auch die letzte Sitzung von Renzo Simoni als CEO der Alptransit Gotthard AG. Er tritt auf Mitte Jahr zurück und wird neu im Verwaltungsrat der Swisscom Einsitz nehmen. Namens des Parlamentes danke ich Renzo Simoni herzlich für seine grosse und erfolgreiche Tätigkeit. Nationalrat Candinas wird anschliessend das Wirken Simonis eingehender würdigen. Zum neuen CEO wurde der bisherige Chef des Rechtsdienstes, Dieter Schwank, gewählt.

Candinas Martin (C, GR), für die Kommission: (*discurra sursilvan*) Ils 12 d'avrigl è la Delegaziun da surveglianza da la Nova lingia da viafier tras las Alps (NVTA) sa fatschentada cun il rapport da gestiun 2016. Senza gronda discussiun è quel vegnì tractà ed approvà per mauns da las cumissiuns da finanzas, da gestiun e da traffic.

Nus dastgain guardar enavos sin in onn tut aparti. La fasa da construcziun e realisaziun dal tunnel da basa dal Gottard è vegnida terminada l'onn passà. Il 1. da zercladur 2016 ha la Alptransit Gotthard AG pudi surdar punctualmain cun ina degna festa il tunnel da basa a las Viafiers federalas svizras. Ils 11 da december 2016 han las Viafiers federalas svizras pudi integrar il pli lung tunnel dal mund en lur manaschi d'urari ordinari. Las emprimas experientschas èn stadas positivas ed adempleschan las pretensiuns vi dal nov tunnel. En num da la Delegaziun da surveglianza da la NVTA engraziel a tuttas persunas ch'en stadas involvidas vi da quest project da record.

Tar il tunnel da basa dal Ceneri è la construcziun interna per gronda part terminada. Proximamain vegn entschet cun l'installaziun dals indrizs da viafier. Il december 2020 duai il tunnel vegnir prendì en funcziun. La Delegaziun da surveglianza da la NVTA pretenda da tuts involvids da tegnair en egl il plan da termins e far il pussaivel che questa finamira vegnia cuntanschida.

Ils custs prognostigads per la NVTA èn per la fin 2016 sa reducids per la quarta giada en seria e muntan actualmain – spirantamain per il project – a 17,65 milliardas francs. La stimaziun da custs inclusiv chareschia, tschains da construcziun e taglia sin plivalita muta a 22,6 milliardas francs, radund 400 million francs pli pauc che prognostigà l'onn passà.

Cunquai che la cumissiun da gestiun ha proponì mai sco pledader, e quai en linguatg rumantsch, prend jau la chaschun d'engraziar da cor ad in um che chapescha rumantsch e ch'è creschì si en territori rumantsch en Surselva. Igl è quai Renzo Simoni, oriund da Glion. Suenter bunamain 11 onns al timun da la Alptransit Gotthard AG vegn el a bandunar quest manaschi per la fin da quest mais. La Delegaziun da surveglianza da la NVTA ha lavurà tut quels onns intensivamain ensemen cun Renzo Simoni. Cun el banduna in fitg cumpetent CEO la Alptransit Gotthard AG, in um che tschertgava schliaziuns e betg problems. El è adina stà avert per dumondas, respundeva talas u scleriva giu ed infurmava immediat. Sias respuestas manavan a schliaziuns. Renzo Simoni è adina stà al timun, deva cumonds e controllava che l'entira equipa tirava vi dal medem sughet ed en la medema direczion. Ses punct culminant è segir stà l'onn passà l'avertura dal tunnel da basa dal Gottard. Sia prestaziun e quella da ses collauraturs è stada gronda e va en l'istorgia da nossa terra. Grazia fitg, char Renzo, per tes engaschi.

Ed uss anc in curt sguard en l'avegnir da la Delegaziun da surveglianza da la NVTA. Nossa delegaziun ha decidi da sa schliar per la fin da la perioda da legislatura (fin 2019), sut la cundiziun che las cumissiuns da finanzas, da gestiun e da traffic dattan il consentiment latiers. La Delegaziun da finanzas ha prendì enconuschientscha da questa intenziun ed è d'accord da surpigiliar ils pensums restants davent dal december 2019.

A la fin da mias explicaziuns engraziel a tutts lavurers sin e per ils pazzals da la NVTA per lur gronda la-



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2017 • Elfte Sitzung • 13.06.17 • 08h00 • 17.005
Conseil national • Session d'été 2017 • Onzième séance • 13.06.17 • 08h00 • 17.005



vur prestada per il traffic da viafier svizzer e supplitgesch vus, charas collegas e chars collegas, da prender enconuschiantscha da quest rapport.

Hadorn Philipp (S, SO): Es ist ja wohltuend, wenn wir in einem Bericht der Oberaufsicht feststellen können, dass Kosten, Finanzierung und Projektfortschritt im Plan sind. Als SP sind wir stolz darauf, dass wir im vergangenen Jahr gegen innen und aussen aufzeigen konnten, dass in unserem Land derart grosse Infrastrukturprojekte demokratisch beschlossen und erfolgreich umgesetzt werden können.

Ein exemplarisches Zusammenspiel von Volk, Bund und Politik liess uns am 1. Juni 2016 eine Feier erleben, deren Ursache weit in die Welt ausstrahlte, wir hörten es bereits von den Berichterstatttern: die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Hunderte Tunnelarbeiter, Mineure, Sprenger, Planer, Bahntechniker, Schweisser, Elektriker, Gleisbauer, Informatiker und viele andere mehr hatten dazu beigetragen. In der Neat-Aufsichtsdelegation konnten wir uns regelmäßig über die Zusammenarbeit von Bundesamt für Verkehr, Alptransit und SBB informieren und hörten von den Herausforderungen, die sich im Zusammenhang mit den zahlreichen

AB 2017 N 1053 / BO 2017 N 1053

involvierten Firmen stellten, und auch von den Fragen, die mit den lokalen Behörden zu lösen waren. Die Eidgenössische Finanzkontrolle unterstützte uns, damit wir die Finanzströme überwachen und die Risiken beurteilen konnten, die kontinuierlich abgenommen haben. Die Übergabe des Bauwerkes an die Betreiberin SBB und die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels scheinen gegückt zu sein, und zuversichtlich kann erwartet werden, dass mit dem – zwar verzögerten – Abschluss des Ceneri-Basistunnels 2020 und der Fertigstellung des Vier-Meter-Korridors auf der ganzen Transitachse inner- und ausserhalb unserer Landesgrenze auch der erwartete Erfolg eintreten kann, nämlich die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene: Das ist der Zweck der ganzen Geschichte. Dies ist dringend. Bei der Umsetzung der Alpen-Initiative harzt es noch, der Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Abkommens ist noch nicht in Sichtnähe. Die Bauwerke, inklusive Kosten, scheinen wir im Griff zu haben. Dafür gebührt allen Involvierten ein aufrichtiger Dank!

Die Aufsicht wollen wir der Stammkommission übergeben. Die vom Ratsbüro erhofften Einsparungen durch diese Massnahme sind zwar illusorisch. Es gilt mit aller Konsequenz darauf achtzugeben, dass gerade auch im kritischen Moment des Abschlusses eines Projektes der Kostenkontrolle, der Qualitätssicherung, der Prüfung der Nachforderungen und allenfalls auch der erfolgreichen Abwehr ungerechtfertigter Forderungen weiterhin die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt wird. Das gilt auch für die Garantieleistungen. Die Alptransit Gotthard AG ist zwar bereits im Rückbau, aber das Bundesamt für Verkehr, die Eidgenössische Finanzkontrolle, der Bundesrat und das Parlament sind da mit Aufsicht und Oberaufsicht weiterhin gefordert.

Wir haben später dann den korrekten Einsatz und die richtige Nutzung zu überwachen, allenfalls auch sicherzustellen. Positive Schlagzeilen sollen nicht nur im Moment der Eröffnung, sondern auch in Zukunft, während des erfolgreichen Betriebs, geschrieben werden.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Al cusseglier naziunal Candinas grazia fitg per questas decleraziuns – quai è plurilinguitad vivida!

Auch wenn ich, wie viele andere von Ihnen, nicht alles verstanden habe, was der Herr Candinas, der Berichterstatter, gesagt hat, weiss ich, dass ich seinen Ausführungen voll vertrauen kann – auch wenn der Bund ja einem Herzenswunsch der Surselva, dem Wunsch nach der Porta Alpina, nicht nachkommen konnte. Aber wer weiss, was die Zukunft hier noch bringen wird.

Mein Dank geht selbstverständlich an die gesamte Neat-Aufsichtsdelegation für ihre Berichterstattung zuhanden der Finanzkommissionen, der Finanzdelegation, der GPK und der KVF. Wir haben natürlich in der Verwaltung den Tätigkeitsbericht gerne zur Kenntnis genommen, insbesondere weil er erneut zeigt, dass das Projekt erfolgreich umgesetzt wird und die Ziele zu Angebot und Finanzen erreicht werden.

Die Kostenprognose der Neat – Sie haben es gehört – konnte erneut gesenkt werden, diesmal um 250 Millionen Franken. Das freut vor allem die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Das federführende Bundesamt für Verkehr rechnet neu mit Endkosten von 17,65 Milliarden Franken auf dem Preisstand 1998. Die Reduktion basiert auf einer aktualisierten Kosteneinschätzung und einer Risikoanalyse für das Gesamtvorhaben Neat per 31. Dezember 2016.

Das Bundesamt für Verkehr hat den SBB am 5. Dezember 2016 die Betriebsbewilligung für die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs durch den Gotthard-Basistunnel erteilt. Sie stützt sich auf Nachweise, die zeigen, dass der neue Tunnel sicher und zuverlässig betrieben werden kann. Das ist nicht eine Selbstverständlichkeit, sondern ist verbunden mit unzähligen Prüfungen, in denen untersucht wurde, ob die bahntechnischen, IT-



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2017 • Elfte Sitzung • 13.06.17 • 08h00 • 17.005
Conseil national • Session d'été 2017 • Onzième séance • 13.06.17 • 08h00 • 17.005



mässigen und lüftungstechnischen Anlagen all diesen Anforderungen genügen. Wir mussten da ja zum Teil auch ein bisschen Neuland beschreiten. Mein Dank geht deshalb auch an das Bundesamt für Verkehr, das diese Arbeiten vorgenommen hat.

Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels verlief erfolgreich. Das Angebot auf der Gotthardachse funktioniert, es muss aber weiterhin im Auge behalten werden, denn gewisse Anbieter – notabene im Güterverkehr – haben den Zeitgewinn, der jetzt vorhanden ist, noch nicht eingepreist. Wir könnten also auch noch mehr Tonnagen verarbeiten, als das jetzt der Fall ist. Aber eben, der Tunnel ist im ersten Jahr seines Betriebs, und insofern sind wir froh: Das Ganze funktioniert, der Fahrplan kann stabil gefahren werden, und auch die Pünktlichkeit ist gut. Den Anschluss des Kantons Luzern, glaube ich, können wir dann im nächsten Jahr auch noch sicherstellen, denn ein Halt am Morgen ist im Moment ja noch nicht gewährleistet.

Sie wissen aber, dass der Gotthard-Basistunnel noch nicht ganz fertiggestellt ist. Die SBB sind jetzt daran, die Auflagen der Betriebsbewilligung abzuarbeiten. Zudem werden noch längere Zeit Abschlussarbeiten und Optimierungen an den Anlagen und Prozessen erforderlich sein.

Zum Ceneri-Basistunnel: Man kann feststellen, dass Ende 2016 der Tunnel und die Nebenbauwerke vollständig ausgebrochen waren. Die geologischen Risiken wurden eliminiert, und jetzt konzentrieren sich die Arbeiten auf den Einbau der Bahntechnik und auf die Realisierung der Bahntechnikgebäude.

Die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wird weiterhin auf Ende 2020 geplant. Hier ist die Terminsituation aber nach wie vor angespannt. Die Tätigkeiten der Projektbeteiligten werden bis Ende Jahr eng aufeinander abgestimmt, damit wir durch diese gute Koordinierung möglichst auch für die letzte Phase der Tätigkeiten ausreichend Zeit haben. Der Testbetrieb – auch hier ist eine Testphase nötig – soll im März 2020 beginnen, damit man dann analog zum Gotthard per Ende Jahr einerseits den Betrieb von der Alptransit an die SBB und andererseits das Ceneri-Basis-Stück als letztes Teilstück der Neat ordnungsgemäss dem Verkehr übergeben kann.

Ich möchte mich auch meinerseits bei Renzo Simoni und seinen Mitarbeitern der Alptransit Gotthard AG bedanken. Es war eine gute Sache, dass wir für eine so grosse Baustelle ein Baumanagementteam ausserhalb der Bundesverwaltung hatten, das den Lead hatte, und dass es durch die strikten Kontrollen eine gute Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr, den SBB und eben auch dem Parlament gab. Das war eine gute Übung. Wir sollten uns überlegen, das vielleicht auch bei anderen grossen Aufgaben des Bundes, bei denen auch Fachwissen des Parlamentes gefragt ist, so zu handhaben.

Präsident (Stahl Jürg, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Geschäftsprüfungskommission erhalten. Die Geschäftsprüfungskommission beantragt, vom Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation Kenntnis zu nehmen.

Vom Bericht wird Kenntnis genommen

Il est pris acte du rapport

AB 2017 N 1054 / BO 2017 N 1054