



18.005

**Oberaufsicht
über den Bau
der Neat im Jahre 2017.
Bericht**

**Haute surveillance
sur la construction
de la NLFA en 2017.
Rapport**

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.06.18 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 07.06.18 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Le président (de Buman Dominique, président): J'ai le plaisir d'ouvrir la séance, en espérant que vous avez passé d'agréables moments lors de la sortie des groupes parlementaires hier.

Hadorn Philipp (S, SO), für die Kommission: Nun liegt Ihnen der zweitletzte Tätigkeitsbericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) vor. Die NAD wird auf Ende der laufenden Legislaturperiode aufgelöst. Die begleitende Oberaufsicht über die Verwirklichung der Neat wird ab Dezember 2019 bis zum definitiven Projektende von der Finanzdelegation weitergeführt. Der nächste und zugleich letzte Bericht der NAD an ihre Stammkommissionen – Finanzkommissionen, Geschäftsprüfungskommissionen und Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen der beiden Räte – sowie an die Finanzdelegation wird im Herbst 2019 erscheinen. Er wird die Tätigkeit der NAD im Jahr 2018 und ersten Halbjahr 2019 umfassen und zugleich, zwecks Übergabe der Verantwortung und Aufgaben an die regulären parlamentarischen Oberaufsichtsorgane, als Abschlussbericht dienen.

Gemäss Artikel 20 Absatz 5 des Alpentransitgesetzes legt die Neat-Aufsichtsdelegation jährlich einen Bericht über ihre Aufsichtstätigkeit vor. Der Tätigkeitsbericht umfasst im Wesentlichen die Projektentwicklungen im Kalenderjahr 2017 und im ersten Quartal 2018. In den Bereichen Leistungen, Kosten, Finanzen, Termine und Risiken stützt er sich auf die Feststellungen, die Risikoabschätzungen und -beurteilungen des Bundesamtes für Verkehr in dessen Neat-Standbericht 2017 und bewertet diese aus der Perspektive der parlamentarischen Oberaufsicht.

Es ist der 19. Bericht seit Bestehen der NAD, der Ihnen nun vorliegt. In aller Kürze unser Fazit: Die Arbeiten sind in der Berichtsperiode wie erwartet vorangekommen, die prognostizierten Kosten sind stabil und liegen unter dem vom Parlament bewilligten Neat-Gesamtkredit, und auch der Ceneri-Basistunnel sollte bis im Dezember 2020 dem Betreiber übergeben werden können.

Ein wenig vertiefend noch zu Kostenprognose und Kostenrisiken: Die Finanzierung der Neat ist gesichert. Das Bundesamt für Verkehr prognostiziert die Kosten für die Neat per Ende 2017 auf 17,65 Milliarden Franken ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen und damit gleich hoch wie Ende 2016.

Seit Projektbeginn im Jahr 1998 sind die vom Bundesamt für Verkehr prognostizierten Kosten um insgesamt 5,461 Milliarden Franken gestiegen. Dies ist grösstenteils auf Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und auf Anpassungen an den Stand der Technik zurückzuführen. Weitere gewichtige Faktoren sind Mehrkosten bei der Vergabe und Ausführung, geologisch oder bautechnisch bedingte Änderungen sowie Verbesserungen für die Bevölkerung und die Umwelt. Rund 2,2 Milliarden Franken gehen auf vom Bund ausgelöste Beststellungsänderungen, rund 2,3 Milliarden auf Projektänderungen aufgrund veränderter oder anders erwarteter Rahmenbedingungen und rund 0,95 Milliarden auf ungünstige Marktverhältnisse zurück. Erschreckend ist die Feststellung, dass nur ein Bruchteil der eingereichten Nachforderungen der Unternehmen effektiv als gerechtfertigt anerkannt werden kann. Die NAD unterstützt die Alptransit Gotthard AG in der Haltung, ungegerechtfertigte Forderungen mit der notwendigen Hartnäckigkeit abzuweisen.





Der vom Parlament gesprochene Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken übersteigt die Projektkostenprognose des Bundesamtes für Verkehr von 17,65 Milliarden unverändert um 1,45 Milliarden. Der Finanzierungsbedarf für die Neat bis zum Projektende wird per Ende 2017 unverändert auf rund 22,6 Milliarden Franken veranschlagt. Die Risiken können heute als gering eingestuft werden.

Kurz zum Gotthard-Basistunnel: Die Fertigstellung verlangte und verlangt noch die Ausführung verschiedener Garantie- und Abschlussarbeiten, damit die Auflagen aus der Betriebsbewilligung erfüllt werden können. Die Zuständigkeits- und Ausführungsaufteilung zwischen der Betreiberin SBB und der Alptransit Gotthard AG konnten inzwischen geklärt und die mutmasslichen Kosten im Umfang von 195 Millionen Franken aufgeteilt werden.

Kurz zum Ceneri-Basistunnel: Gerade am 30. Mai dieses Jahres konnten die letzten Gleise verlegt werden. Die kommerzielle fahrplanmässige Inbetriebnahme auf den Dezember 2020 scheint nach wie vor gesichert zu sein. Knackpunkt wird das knappe Zeitfenster für die Inbetriebsetzung mit dem erforderlichen Test- und Probebetrieb darstellen. Zu reden gab auch das Erhaltungs- und Interventionszentrum in Biasca. Die unerwarteten Felsabbrüche im Jahr 2017 verlangten nebst Sofortmassnahmen auch eine grossflächige Überdachung zur Sicherheit vor Steinschlag. Die NAD erachtet die aktuelle Einschätzung des Bundesamtes für Verkehr betreffs des Risikos und des Projektfortschritts als nachvollziehbar.

Bis Ende 2019 überwacht die NAD die verbleibenden finanziellen Risiken beim Gotthard-Basistunnel – die Abwicklung und Finanzierung der Abschlussarbeiten, die Nachforderungen und die konsolidierte Schlussabrechnung – sowie beim Ceneri-Basistunnel den Einbau der Bahntechnik, die Inbetriebsetzung, die Abschlussarbeiten, allfällige Nachforderungen und die Schlussabrechnung aufmerksam weiter.

An dieser Stelle darf ich wohl anmerken: Es ist beeindruckend zu sehen, dass wir in unserem Land in der Lage sind, derartige Grossprojekte mit enormen technischen Herausforderungen und Entwicklungen und einem bereinigten Kostenrahmen von 24 Milliarden Franken von der Planung bis zur Inbetriebnahme über mehr als zwei Jahrzehnte erfolgreich zu managen. Dafür gebührt Dank den Arbeitenden in den Tunnels, den Industriewerken zur Vorbereitung und Anfertigung unzähliger Teile und Elemente, den Ingenieuren und Planern in Büros, den verschiedenen Stufen von Leitung und Überwachung bei Unternehmen und beim Bund. Diese Begeisterung sowie die aufmerksame Sorge und Sorgfalt sollen in der Phase des Übergangs der Oberaufsicht von der NAD zur Finanzdelegation, aber auch bei zahlreichen Abschluss-, Abgrenzungs- und Übergabearbeiten und -prozessen gewährleistet bleiben. Für den Schlusspurt gilt es nun, auch den nicht ganz einfachen Rückbau der Alptransit Gotthard AG mit der notwendigen Aufmerksamkeit zu begleiten, damit alle Involvierten die vielen kleinen und riesigen

AB 2018 N 856 / BO 2018 N 856

Herausforderungen bis zum ordentlichen Betrieb erfolgreich bewältigen können.

Grin Jean-Pierre (V, VD), pour la commission: La Commission des finances s'est penchée sur le rapport 2017 de la délégation chargée de la haute surveillance de la construction de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Conformément à l'article 20 alinéa 5 de la loi fédérale du 4 octobre 1991 relative à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, la Délégation de surveillance de la NLFA a remis aux Commissions des finances, aux Commissions de gestion et aux Commissions des transports et des télécommunications son rapport sur la surveillance qu'elle a exercée en 2017. Ce rapport rend compte des principales observations et appréciations de la délégation adressées à ces commissions.

Compte tenu de la portée politique et financière de ce grand projet, qui justifie que le Parlement dans son ensemble soit informé précisément de la surveillance exercée par la délégation, il a été décidé de porter ce rapport à la connaissance des Chambres fédérales elles-mêmes.

Monsieur Hadorn vous en a déjà exposés différents points. Concernant le tunnel de base du Ceneri, les travaux suivent leur cours normal. Ce qui veut dire que ce tunnel pourra en principe être mis en fonction, s'il n'y a pas de problèmes éventuels, en décembre 2020, avec des coûts qui n'ont pas augmenté et qui restent pratiquement au niveau des coûts estimés fin 2016. Concernant ce tunnel de base, l'amélioration de la sécurité a été bien prise en compte. Il y a eu également beaucoup d'améliorations sur le plan environnemental.

Pour la première partie des travaux, plusieurs avenants en plus-value ont été admis – pas tous –, mais le coût global devrait rester aux environs de 22,6 milliards de francs.

Comme je l'ai dit, cela se passe bien, pour l'instant, pour ce qui est du tunnel de base du Ceneri. A Biasca, quelques problèmes sont survenus et ont nécessité des travaux de consolidation. La Délégation de surveillance de la NLFA suit avec attention ces divers travaux.

La Commission des finances ne peut que remercier également tous les travailleurs et ingénieurs impliqués



dans ce grand projet. La délégation restera vigilante à l'avenir, c'est-à-dire pour la période allant de 2017 à environ 2020, à savoir jusqu'à la fin de ces grands travaux.

Je crois que notre pays peut être fier d'avoir pu réaliser cette grande transversale alpine qui va rendre service non seulement à la Suisse, mais également à nos voisins, pour un coût, je dirai, raisonnable. C'est l'avenir du transport et du transfert de la route vers le rail qui est en jeu, et ce afin d'éviter qu'un trop grand nombre de camions ne traversent les Alpes par la route.

Nous ne pouvons qu'être satisfaits de ces divers travaux encore en cours et qui suivent les lignes prévues dans le projet tel qu'il avait été présenté au Parlement il y a quelques années.

Schneider Schüttel Ursula (S, FR): Ich danke der Neat-Aufsichtsdelegation unter dem Präsidium von Nationalrat Philipp Hadorn zuerst für den detaillierten und interessanten Bericht über den Stand der Neat-Projektentwicklungen im Jahr 2017 und im ersten Quartal 2018. Der Bericht enthält etliche Tabellen und illustrative Grafiken, welche die Entwicklungen der Kostenprognosen aufzeigen.

Wenn wir den Bericht lesen, können wir wirklich stolz sein darauf, dass wir ein solches Bauwerk in der Schweiz fertigstellen können und dass wir das unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mittel schaffen. Wir nehmen mit Befriedigung zur Kenntnis, dass die NAD die Neat-Projektentwicklungen kritisch begleitet und sich über den Projektfortschritt und die Kosteneinhaltung jeweils ausführlich informieren lässt.

Am Gotthard-Basistunnel sind noch diverse Garantie- und Abschlussarbeiten zu erledigen. Die Kosten scheinen jedoch eingehalten werden zu können, und die Abschlussarbeiten sind auf Kurs. Die SP hofft, dass die damit verbundenen Betriebseinschränkungen, welche auch gewisse Kapazitätseinschränkungen zur Folge haben, bald aufgehoben werden können.

Beim Ceneri-Basistunnel, Sie haben es von Philipp Hadorn gehört, ist gemäss NAD-Bericht die Inbetriebsetzung im Jahr 2020 die grösste Herausforderung. Wir erwarten, dass die beteiligten Unternehmen alles unternehmen, damit die Ceneri-Neubaustrecke sicher und zuverlässig und ohne betriebs- und kapazitätseinschränkende Auflagen zeitgerecht in Betrieb genommen werden kann.

Im Weiteren nimmt die SP-Fraktion mit Befriedigung Kenntnis davon, dass die Finanzierung der Neat insgesamt durch den Neat-Gesamtkredit gesichert ist. Glücklicherweise kam es im Berichtsjahr nicht zu schwereren Unfällen. Allerdings wird im aktuellen Bericht auch über Felsabbrüche, welche Sofortmassnahmen und Sicherungsarbeiten sowie Bauten zum Schutz der Mitarbeitenden notwendig machten, berichtet. Der SP-Fraktion ist es in diesem Zusammenhang wichtig, dass alles Mögliche unternommen wird, um das Risiko auf ein Minimum zu reduzieren und vor allem Personenunfällen vorzubeugen. Wir stellen mit Genugtuung fest, dass die NAD auf Empfehlungen an die Bundesbehörden verzichten konnte, dies auch, weil regelmässig Aussprachen mit den Projekt- und Aufsichtsverantwortlichen stattgefunden haben.

Erwähnenswert ist im Weiteren der Mitbericht der NAD an die WAK zur Totalrevision des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen. Der NAD ist es wichtig, dass eine dem Projekt nützende höhere Qualität einen höheren Preis aufwiegen kann. Das sollte gerade bei komplexen Bauwerken wie der Neat möglich sein. Diesen Hinweis hatte die NAD dem Eidgenössischen Finanzdepartement bereits 2007 als Empfehlung mitgegeben; dies wurde aber offensichtlich im Revisionsentwurf zum Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen nicht genügend umgesetzt. Wir werden nächste Woche bei der Behandlung dieses Gesetzes allenfalls Gelegenheit haben, darauf zurückzukommen.

Zum Schluss halte ich fest, dass der Bericht die qualitativ gute Arbeit der NAD bestätigt. Die NAD ist ein sinnvolles Aufsichtsorgan, namentlich für grosse und komplexe Infrastrukturvorhaben. Es ist meines Erachtens lohnenswert, sich die Frage zu stellen, ob ein solches nicht auch für weitere Infrastrukturprojekte eingesetzt werden sollte. Das Gleiche gilt für die Alptransit Gotthard AG. Diese plant seit Längerem den schrittweisen Rückbau der Organisation und ihres Personals bis ins Jahr 2022. Die SP-Fraktion begrüsst ausdrücklich das Ziel der Alptransit Gotthard AG, den Rückbau entsprechend dem Projektfortschritt und vor allem personalverträglich vorzunehmen.

Wie gesagt wäre es schade, wenn die in der NAD gewonnene Erfahrung und das in der Alptransit Gotthard AG erworbene Fachwissen verloren gingen. Die SP-Fraktion legt daher dem Bundesrat nahe, für weitere grössere Infrastrukturprojekte, zum Beispiel für den zweiten Gotthard-Strassentunnel oder einen späteren Ausbau des Lötschbergtunnels, die Einsetzung einer "Alptransit Gotthard AG 2" zu prüfen.

Le président (de Buman Dominique, président): Les groupes PDC, libéral-radical et UDC me prient de vous communiquer qu'ils prennent connaissance du rapport.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bin glücklich, dass wir für einmal nicht kritisiert werden, sondern dass auch Ihre Aufsichtsdelegation die Arbeiten positiv bewertet, dass man in finanzieller Hinsicht sogar weit unter Budget



ist und dass man auch im Zeitplan liegt. Es ist tatsächlich so, dass auch wir froh sind um die Aufsichtsdelegation. Es ist ein bewährtes Instrument, und es hat sicher auch dazu geführt, dass sich alle grösste Mühe geben, die Vorgaben einzuhalten.

Das erste Betriebsjahr mit dem neuen Gotthard-Basistunnel ist erfolgreich verlaufen. Wir haben eine sehr hohe Verfügbarkeit der durch die SBB übernommenen Neubaustrecke, und wir haben auch festgestellt, dass die Anlagen der Bahntechnik wie auch die Ausrüstungen im Tunnel funktionieren. Deshalb sind wir jetzt alle gespannt, ob dasselbe sich auch im Ceneri-Basistunnel ereignen wird. Die Terminprognose bleibt, wie Sie gehört haben, unverändert.

AB 2018 N 857 / BO 2018 N 857

Ich habe deshalb dem Bericht nicht sehr viel beizufügen. Ein Wort zur NAD: Sie ist spezifisch für die Neat eingesetzt worden. Wir haben aber im Moment keine ähnlich grossen Projekte, wo so etwas Sinn machen würde. Aber aus Sicht des Bundesrates ist es durchaus sinnvoll, gewisse Bauaufsichten zu erwägen. Es gab früher, das wissen die älteren bzw. die erfahreneren Parlamentarier noch, die Kommission für öffentliche Bauten, die sämtliche Bauprojekte des Bundes begleitet hat. Wir würden uns dem sicher nicht entgegenstellen. Was die Alptransit Gotthard AG betrifft: Sie ist eine Tochter der SBB und nicht Sache des Bundesrates. Den Gotthard-Strassentunnel können wir problemlos selber bewältigen, weil er technisch weit weniger anspruchsvoll ist als der Bahntunnel. Insofern wird die Alptransit Gotthard AG aufgelöst werden. Ich mache mir aber keine Sorgen: Ingenieure und Planer sind äusserst gesucht auf dem schweizerischen Markt.

Le président (de Buman Dominique, président): La Commission des finances propose de prendre acte du rapport de la délégation.

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