



18.005

**Oberaufsicht
über den Bau
der Neat im Jahre 2017.
Bericht****Haute surveillance
sur la construction
de la NLFA en 2017.
Rapport***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

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

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 07.06.18 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Häberli-Koller Brigitte (C, TG), für die Kommission: Gemäss Artikel 20 Absatz 5 des Alpentransitgesetzes legt die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) 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.

Mit dem vorliegenden Bericht informiert die NAD über ihre Tätigkeit im 19. Jahr ihres Bestehens. Es handelt sich um den vorletzten Tätigkeitsbericht, da sich die NAD auf Ende der laufenden Legislaturperiode auflösen wird. Die begleitende Oberaufsicht über die Verwirklichung der Neat wird ab Dezember 2019 bis zum definitiven Projektende der Neat vor allem von der Finanzdelegation weitergeführt. Den nächsten und letzten Bericht der NAD wird unsere Delegation im Herbst 2019 verabschieden. Dieser wird die Tätigkeit im Jahr 2018 und im ersten Halbjahr 2019 umfassen und zugleich als Abschlussbericht zwecks Übergabe der Verantwortung und der verbleibenden Aufgaben an die regulären parlamentarischen Oberaufsichtsorgane dienen. Der vorliegende Tätigkeitsbericht umfasst wie gesagt die wesentlichen Projektentwicklungen der Neat im Kalenderjahr 2017 und im ersten Quartal 2018.

Zum Gotthard-Basistunnel: Mit der erfolgreichen Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 sind noch nicht alle Arbeiten im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Tunnels abgeschlossen. Es sind noch verschiedene Garantie- und Abschlussarbeiten auszuführen. Die NAD liess sich im Berichtsjahr ausführlich über diese Arbeiten, deren Umsetzungsstand, die Terminplanung und die Kostenfolgen informieren. Sie erwartet von den SBB, dass sie die Erfüllung der Auflagen aus der Betriebsbewilligung entschieden vorantreiben, prioritär behandeln und dass sie sicherstellen, dass keine Nachrüstungen aus dem Neat-Kredit finanziert werden, die über die ursprüngliche Bestellung des Bundes hinausgehen. Die Kosten für die Abschlussarbeiten, inklusive Erfüllung der Bewilligungsauflagen für den Bereich des Gotthard-Basistunnels, werden auf rund 195 Millionen Franken geschätzt. Das ist der Preisstand 1998. Davon entfallen auf die Alptransit Gotthard AG (ATG) 105 Millionen und auf die SBB 90 Millionen Franken. Beide Beträge sind in der Kostenprognose des Bundesamtes für Verkehr für die Neat bereits berücksichtigt und erhöhen diese nicht.

Zum Ceneri-Basistunnel: Die kommerzielle, fahrplanmässige Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels ist unverändert auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen. Im Berichtsjahr 2017 konnten die Bauarbeiten termingerecht fertiggestellt werden. Der Einbau der Fahrbahn ist auf Kurs. Bis Anfang 2020 sollen die bautechnischen Anlagen installiert und einzeln getestet sein.

Die grösste Herausforderung stellt das knappe Zeitfenster für die Inbetriebsetzung, also für Test- und Probebetrieb, von Frühjahr bis Dezember 2020 dar. Die SBB und die ATG werden 2020 nachweisen müssen, dass und unter welchen betrieblichen Rahmenbedingungen ein sicherer und zuverlässiger Betrieb möglich ist. Der für die Bauphase und ursprünglich für Lüftungszwecke in der Betriebsphase ausgebrochene Fensterstollen Sigiri-





no wird neu für die Erhaltung des Ceneri-Basistunnels genutzt werden. Die SBB konnten die Wirtschaftlichkeit gegenüber dem Bundesamt für Verkehr nachweisen, welches der Projektänderung zustimmte.

Im Neat-Gesamtkredit ist für die Betriebsvorbereitung und die Bahnstromversorgung der Neat-Achse Gotthard ein Verpflichtungskredit von 515 Millionen Franken enthalten. Dieser wird gemäss Kostenprognose der SBB eingehalten.

Oberhalb des Erhaltungs- und Interventionszentrums Biasca ereigneten sich im letzten Jahr Felsabbrüche, die das Areal des Erhaltungs- und Interventionszentrums in Mitleidenschaft gezogen haben. Neben den Sofortmassnahmen sind auch bauliche Massnahmen wie eine weitgehende Überdachung des grossen Aussenplatzes im Gefahrenperimeter zur Gewährleistung der Sicherheit bei Steinschlag erforderlich.

Die Arbeiten zur Sicherstellung der Bahnstromversorgung für die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels sind auf Kurs. Das Bundesgericht wies Beschwerden gegen die Anpassungen der Übertragungsleitungen Ceneri und Tamaro im Dezember 2017 ab.

Zur Kostenprognose und zu den 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 ist die Kostenprognose des Bundesamtes für Verkehr um insgesamt 5,461 Milliarden bzw. um 44,8 Prozent 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 unerwarteter Rahmenbedingungen und rund 0,95 Milliarden auf ungünstige Marktverhältnisse zurück.

Bis zum Abschluss aller Arbeiten besteht nach wie vor ein Risiko, dass die Unternehmen Nachforderungen einreichen. Die NAD unterstützt die ATG in ihrer steten Praxis, nur begründete Nachforderungen anzuerkennen, und ermuntert sie, diese bis zum Vorliegen der Schlussabrechnungen konsequent weiterzuverfolgen. Der vom Parlament gesprochene Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken übersteigt die Projektkostenprognose des Bundesamtes für Verkehr von 17,65 Milliarden Franken 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.

Aufgrund des fortgeschrittenen Projektstandes der Neat verbleiben nur noch geringe Risiken. Diese bestehen mehrheitlich beim letzten Neat-Werk, dem Ceneri-Basistunnel, und betreffen unter anderem die Projektorganisation, die bis 2021

AB 2018 S 387 / BO 2018 E 387

kontinuierlich zurückgebaut wird, die Koordination der Bahntechnikunternehmer mit den Erstellern, ATG und SBB, die Erfüllung der Anforderungen an die Sicherheitsanlagen, die rechtzeitige und qualitätsgerechte Nachweisführung zur Erlangung der Betriebsbewilligung und die rechtzeitige Bereitstellung des Tunnels und der Anlagen für den Test- und den Probebetrieb.

Beim Gotthard bestehen noch einzelne Risiken im Bereich der Fertigstellungsarbeiten, der notwendigen Arbeiten zur Auflagenerledigung, der möglichen Nachforderungen der Unternehmer und der zuverlässigen Bereitstellung des Fahrplanangebotes. Weitere Risiken erkennt das Bundesamt für Verkehr im Umfeld des Neat-Projektes. Diese können Auswirkungen auf den Betrieb auf der Gotthardachse haben. So kann eine ungenügende Zuverlässigkeit der Fahrzeuge betreffend Tauglichkeit für den Gotthard-Basistunnel und ETCS-L2-Fähigkeit zu betrieblichen Behinderungen führen. Anpassungen der ETCS-Software in den Fahrzeugen und bei der Infrastruktur können in speziellen Konstellationen inkompatibel sein. Eine ungenügende Qualität bzw. Abstimmung könnte zu betrieblichen Einschränkungen oder höheren Kosten für Nachrüstungen führen. Die NAD erachtet die aktuelle Einschätzung des Risikos und des Projektfortschritts durch das Bundesamt für Verkehr als nachvollziehbar.

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

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich möchte mich bei der Neat-Aufsichtsdelegation bedanken. Die Oberaufsicht funktioniert, die Delegation macht das mit grossem Sachverstand. Ich freue mich natürlich auch über die positive Bilanz, welche die Aufsichtsbehörde zieht, nämlich dass die Neat erfolgreich gebaut und ein grosser Teil in



Betrieb ist, dass die Terminziele eingehalten werden können und dass wir auch die finanziellen Ziele erreichen werden. Wir sind froh, dass vor allem jetzt im ersten Betriebsjahr des neuen Gotthard-Basistunnels festgestellt werden konnte, dass die Neubaustrecke weitgehend funktioniert und eine hohe Verfügbarkeit aufweist und dass auch die Bahntechnik erwartungsgemäss funktioniert.

Zum Ceneri-Basistunnel habe ich nichts weiter beizufügen. Wir gehen wirklich davon aus, dass der Betrieb im Dezember 2020 sichergestellt ist, und bei der gegenwärtigen Finanzlage sehen wir auch keine grossen Risiken. Somit, glaube ich, ist das ein erfreuliches Werk. Die Gouvernanz mit der Aufsicht durch das Parlament könnte aus unserer Sicht vielleicht auch für andere Grossprojekte in Erwägung gezogen werden, denn es lohnt sich bei solch langwierigen Werken, dass auch das Parlament regelmässig ein Auge auf diese Projekte wirft.

Präsidentin (Keller-Sutter Karin, Präsidentin): Die Finanzkommission beantragt, vom Bericht der Delegation Kenntnis zu nehmen.

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