

**17.495****Parlamentarische Initiative  
FK-SR.  
Aufhebung  
der Neat-Aufsichtsdelegation****Initiative parlementaire  
CdF-CE.  
Dissolution de la Délégation  
de surveillance de la NLFA***Zweitrat – Deuxième Conseil***CHRONOLOGIE**

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.12.18 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 19.03.19 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 22.03.19 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 22.03.19 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**Hadorn** Philipp (S, SO), für die Kommission: Nach zwanzig Jahren gilt es nun, die NAD, die Neat-Aufsichtsdelegation, zu Grabe zu tragen. Auf Ende dieser Legislatur beantragen Ihnen dies Ihre Finanzkommission, aber auch die Stammkommissionen.

Rufen wir uns nochmals kurz in Erinnerung, worum es geht. Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale, die Neat, ist ein Projekt mit drei Tunnels, das die Durchstiche durch den Lötschberg mit dem Lötschberg-Basistunnel, durch den Gotthard mit dem Gotthard-Basistunnel und durch den Ceneri mit dem Ceneri-Basistunnel beinhaltet.

Der Volkswille war klar: Am 27. September 1992 stimmten die Schweizer Stimmberechtigten der Neat-Vorlage mit 64 Prozent Jastimmen zu. Ziel: Der Güterverkehr sollte mit diesen Massnahmen von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Während die Tunnels durch den Lötschberg und den Gotthard bereits den Betreibern BLS bzw. SBB übergeben wurden, ist dies für den Ceneritunnel auf Ende 2020 vorgesehen. Die Kosten für das ambitionierte Vorhaben belaufen sich auf 24 Milliarden Schweizerfranken, dies inklusive Finanzierungskosten wie auch Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen.

Einige Eckwerte: Die Oströhre des Lötschberg-Basistunnels hat eine Länge von 34,5 Kilometern, die Weströhre mit dem Rohbau eine Länge von 27,2 Kilometern. Baubeginn war 1994, eröffnet wurde der Tunnel 2007. Der Gotthard-Basistunnel hat eine Länge von 57,1 Kilometern. Baubeginn war 1999, eröffnet wurde er im Juni 2016. Der Ceneri-Basistunnel hat eine Länge von 15,4 Kilometern. Baubeginn war 2006, die Eröffnung ist geplant für 2020. Natürlich beinhalteten diese grossen Projekte unzählige Herausforderungen, Verzögerungen, Projektanpassungen und Kostendiskussionen, aber auch gerichtliche Verfahren, Todesopfer auf den Baustellen, technische Probleme sowie Abgrenzungsfragen zwischen Erstellern, zukünftigen Betreibern, aber auch dem Bundesamt für Verkehr.

Fragen stellten sich auch immer wieder zu Nachforderungen von Unternehmen, die zum grössten Teil nicht anerkannt werden konnten. Gelegentlich mussten auch Gerichte beigezogen werden. Vergabeverfahren führten ebenfalls zu gerichtlichen Auseinandersetzungen, was entscheidenden Einfluss auf Verzögerungen hatte und zu Zusatzkosten führte.

Seit 2011 bin ich nun Mitglied der Neat-Aufsichtsdelegation und durfte ihr zweimal als Präsident vorstehen. Aus dieser Erfahrung darf ich sagen: Natürlich hat sich eine Oberaufsicht mit vielen Problemen, Hindernissen, Herausforderungen und Streitereien auseinanderzusetzen. Versuchen wir aber gelegentlich, zwei Schritte zurückzutreten und das Gesamtbild zu betrachten, löst das Fazit Begeisterung aus. Wir haben ein einzigartiges Verkehrssystem auf der Schiene, das uns gerade auch heute, in den Diskussionen um Klimawandel, Emissionen und Nachhaltigkeit, besonders wichtig sein darf, ja sein muss. Verschiedene Delegationen aus anderen



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2019 • Zwölfte Sitzung • 19.03.19 • 08h00 • 17.495  
Conseil national • Session de printemps 2019 • Douzième séance • 19.03.19 • 08h00 • 17.495



Ländern versuchten, von uns in Erfahrung zu bringen, wie es der Schweiz möglich war und ist, derartige Infrastrukturprojekte, deren Umsetzung faktisch eine Generation dauert, so erfolgreich umzusetzen. Allen Mitwirkenden sei an dieser Stelle herzlich gedankt, also auch den Denkenden, Planenden und Handelnden, oft unter Rahmenbedingungen, die Herausforderungen anderer Aufgaben massiv überschreiten – denken wir auch an die Arbeiten unter Tag.

Ihre Neat-Aufsichtsdelegation setzt sich aus zwölf Mitgliedern zusammen, je zwei Mitgliedern der Finanzkommissionen, der Geschäftsprüfungskommissionen und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates und des Ständerates. Die Aufgaben, Rechte und Pflichten, Zusammensetzung, Wahl der Mitglieder und des Präsidenten bzw. der Präsidentin sowie die Rechenschaftspflicht der NAD sind in Artikel 20 Absätze 3 bis 5 des Alpentransit-Gesetzes vom 4. Oktober 1991 geregelt. Die NAD prüft, ob die vom Bund bestellten Leistungen in der erforderlichen Qualität realisiert und der Kostenrahmen, die Termine, die vom Parlament gesprochenen Kredite sowie die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen eingehalten werden. Dazu gehört die Prüfung der Projekt- und Aufsichtsorganisation sowie der Wahrnehmung der Aufsichts- und Steuerungsfunktionen durch den Bundesrat, das Eidgenössische Departement für Umwelt, Energie, Verkehr und Kommunikation und das Bundesamt für Verkehr.

Das Projekt mit einem Investitionsvolumen von rund 24 Milliarden Franken zeigt auf, dass Vorhaben wie solche gigantischen Jahrhundertwerke in unserem Land aller Kritik zum Trotz durchaus möglich sind. Dank der Konstrukte der Alptransit AG und der Oberaufsicht gelang es sicherzustellen, dass die Risiken technischer und finanzieller Art in den vergangenen Jahren kontinuierlich zurückgingen. Über die Erfolge und Schwierigkeiten wurde regelmässig gegenüber den Stammkommissionen und jährlich in den beiden Räten berichtet.

Heute erachten es die Stammkommissionen und die NAD als zweckmässig, die NAD per Ende der laufenden Legislatur aufzuheben und die Finanzdelegation mit der Oberaufsicht für diese Schlussphase zu betrauen. Es ist davon auszugehen, dass die Schlussabrechnung 2026 erfolgen wird. Um die NAD aufzulösen, müssen die Absätze 3, 4 und 5 von Artikel 20 des Alpentransit-Gesetzes aufgehoben werden. Die Details wird vielleicht mein Kollege noch erwähnen, oder ich kann noch Fragen dazu beantworten, wenn es gewünscht wird. Auch Ihre Finanzkommission unterstützt die Aufhebung.

Die NAD hat die Vorbereitungsaufgaben zur Sicherstellung eines reibungslosen Übergangs angegangen. Dieser soll im Herbst 2019 mit einem Schlussbericht erfolgen, der die Periode seit dem letzten Bericht bis zu diesem Zeitpunkt abdecken wird. Ich gehe davon aus, dass der Schlussbericht auch in diesem Rat dann noch behandelt wird.

Es ist uns ein grosses Anliegen, dass die Oberaufsicht nahtlos und mit der erforderlichen Aufmerksamkeit bis zur Schlussabrechnung erfolgen kann und wird. Wir befinden uns nun in der zweiten Phase der parlamentarischen Initiative. Sie wurde nach interner Absprache von der FK-SR am 9. Oktober 2017 eingereicht. Am 14. November 2018 nahm der Bundesrat Stellung. Die FK-NR stimmte am 12. Dezember 2017 zu. Am 19. Oktober 2018 legte die FK-SR ihren Bericht vor. Am 11. Dezember 2018 beschloss der Ständerat einstimmig, die Auflösung auf Ende der Legislatur festzulegen. Vorher war noch von 2020 die Rede gewesen, was als weniger zweckdienlich erachtet wurde, da die NAD kurz nach Beginn der neuen Legislatur wohl mit neuen Mitgliedern besetzt worden wäre.

Am 17. Januar 2019 stimmte Ihre Finanzkommission der Vorlage einstimmig zu, und heute ist der Ball bei Ihnen, dem Ständerat zu folgen.

**Egger Thomas (C, VS), pour la commission:** Pour une fois, exceptionnellement, nous n'avons pas aujourd'hui la tâche de créer un nouvel organisme mais d'en dissoudre un. La Délégation de surveillance de la NLFA des Chambres fédérales (DSN) a été créée en janvier 1999 pour exercer la haute surveillance parlementaire sur la réalisation de la nouvelle ligne

AB 2019 N 446 / BO 2019 N 446

ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Ses membres sont des représentants des Commissions des finances, des Commissions de gestion et des Commissions des transports et des télécommunications des deux conseils. Pour différents motifs, la DSN a décidé le 12 avril 2017, à une large majorité, de se dissoudre à la fin de la législature en cours. Elle a informé les Commissions des finances, les Commissions de gestion et les Commissions des transports et des télécommunications des deux conseils, dont sont issus ses membres, ainsi que la Délégation des finances de sa décision et des raisons qui la motivent dans son rapport d'activité du 26 avril 2017.

Les motifs suivants ont contribué à la décision de la DSN de se dissoudre de manière anticipée. La mise en oeuvre du projet de la NLFA est déjà bien avancée, la majeure partie des ouvrages, dont les tunnels ferroviaires



de base du Saint-Gothard et du Lötschberg, a entre-temps été réalisée. Les tunnels sont désormais en service et ne sont dès lors plus soumis à la haute surveillance de la DSN.

La mise en exploitation du dernier ouvrage, le tunnel de base du Ceneri, est prévue pour fin 2020. Les deux tubes du tunnel sont excavés, ainsi il n'y a plus de risques géologiques liés à l'excavation. Le montage des équipements ferroviaires a commencé en 2018. Pour ce qui est de la préparation de la mise en exploitation, il est possible de s'appuyer sur les expériences réalisées avec les tunnels de base du Lötschberg et du Saint-Gothard. Les risques restant sont connus et gérés.

Les coûts prévisionnels pour l'ensemble de la NLFA ont pu être réduits d'un bon milliard de francs au cours des cinq dernières années. Les coûts finaux prévisionnels sont inférieurs au crédit d'ensemble disponible. Les risques sont donc faibles.

Les décomptes finaux des derniers ouvrages de la NLFA, dont les tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri, seront disponibles au plus tôt en 2026, d'après les estimations de l'Office fédéral des transports. La DSN estime qu'il serait disproportionné de maintenir sa haute surveillance jusqu'à la présentation des décomptes finaux.

Les commissions d'origine ont pris acte de la décision de la DSN du 12 avril 2017 de se dissoudre, et ce sans qu'aucun de leurs membres s'y oppose. La Délégation des finances a salué expressément la décision de la DSN. De même, dans le cadre du traitement du rapport d'activité de la DSN lors de la session d'été 2017, notre conseil et le Conseil des Etats ont pris acte, sans opposition, de la décision de la DSN.

Comme les tâches de la DSN sont réglées dans la loi sur le transit alpin, la dissolution de la DSN requiert formellement une modification de cette loi. Pour y procéder, la Commission des finances du Conseil des Etats a décidé, en accord avec les autres commissions concernées, de déposer une initiative parlementaire.

En acceptant le projet d'acte issu de cette initiative parlementaire aujourd'hui, vous acceptez donc de dissoudre formellement la DSN au 1er décembre 2019.

**Kiener Nellen** Margret (S, BE): Im Namen der SP-Fraktion möchte ich vorerst der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) danken. Über Jahre haben Mitglieder des Stände- und des Nationalrates viel Arbeit in der NAD geleistet. Ich hatte selbst die Gelegenheit, in der Legislatur 2003–2007 für Ihre Finanzkommission in der NAD zu arbeiten. Die Aktenbelegen waren gross, die Aufgaben herausfordernd – die Ausgaben auch, aber man behielt sie im Griff. Diese Aufgaben umfassten und umfassen tektonische, bauliche und technische Schwierigkeiten, Rechtsmittel gegen Vergabeentscheide, die im Rechtsstaat eben möglich sind, den Umgang mit Kosten- und Terminrisiken. Gerade der modellhaften Organisation und Arbeit der Neat-Aufsichtsdelegation ist es auch zu verdanken, dass sich das grösste Jahrhundertprojekt, das die Schweiz bisher gemeistert hat und weiterhin meistern muss, auf Kurs befindet.

Als Präsidentin der OSZE-Delegation der Bundesversammlung hatte ich wiederholt Gelegenheit, im Rahmen unserer Referate aus der Schweiz zu Modellen der parlamentarischen Oberaufsicht genau diese Organisationsstruktur, welche unsere Vorgänger mit der NAD-Organisation gewählt haben, anderen Parlamentsmitgliedern aus OSZE-Staaten als beispielhaft vorzutragen.

Die Neat-Aufsichtsdelegation ist stets der Maxime gefolgt, dass die Gewährleistung von Qualität und Sicherheit – auch die Arbeitssicherheit der Arbeitenden auf den Baustellen – Vorrang haben. Dafür sei ihr Dank! Sie wird ja in heutiger Zusammensetzung bis zum Ende dieser Legislatur weiterarbeiten, und dafür wünschen wir ihr Durchhaltewillen und besten Erfolg!

Die weiteren Beteiligten am Grossprojekt Neat haben die Kommissionssprechenden aufgeführt, ich verweise darauf. Es wird also ab 1. Dezember 2019 für die Finanzdelegation eine Herausforderung sein – wie es beide Kommissionssprecher erwähnt haben –, die begleitende parlamentarische Oberaufsicht zusätzlich zu ihren anderen Aufgaben wahrzunehmen. Als Mitglied der Finanzdelegation weiss ich, wovon ich spreche.

Die SP-Fraktion wird sich dafür engagieren, dass innerhalb der Parlamentsdienste bis zum Projektabschluss des Neat-Gesamtprojekts stets genügend Personal für die sorgfältige und umfassende Weiterführung der parlamentarischen Oberaufsicht zur Verfügung steht. Mit Herrn Roberto Ceccon, stellvertretender Sekretär der beiden Finanzkommissionen und der Finanzdelegation, der zudem die NAD seit 1999 als Sekretär unterstützt hat, kann die Kontinuität und Kompetenz aufseiten der Parlamentsdienste sichergestellt werden, wenn die Finanzdelegation ab Dezember 2019 die begleitende Oberaufsicht über den Bau der Neat bis und mit Schlussabrechnung, vorgesehen per 2026, übernimmt. Ihre hervorragende Arbeit, Herr Roberto Ceccon, sei hiermit auch einmal verdankt.

Die SP-Fraktion stimmt dem Bundesgesetz über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Auflösung der Neat-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte) zu. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2019 • Zwölfte Sitzung • 19.03.19 • 08h00 • 17.495  
Conseil national • Session de printemps 2019 • Douzième séance • 19.03.19 • 08h00 • 17.495



**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Vi informo che il gruppo dell'UDC e il gruppo liberale-radicale hanno comunicato di sostenere la proposta della maggioranza.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

**Bundesgesetz über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Auflösung der Neat-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte)**  
**Loi fédérale relative à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Dissolution de la Délégation de surveillance de la NLFA des Chambres fédérales)**

*Detailberatung – Discussion par article*

**Titel und Ingress, Ziff. I, II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule, ch. I, II**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*  
(namentlich – nominatif; 17.495/18501)  
Für Annahme des Entwurfes ... 173 Stimmen  
(Einstimmigkeit)  
(0 Enthaltungen)

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): L'oggetto è pronto per la votazione finale.

AB 2019 N 447 / BO 2019 N 447