



13.005

**Oberaufsicht
über den Bau
der Neat im Jahre 2012.
Bericht**

**Haute surveillance
sur la construction
de la NLFA en 2012.
Rapport**

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.06.13 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 19.06.13 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Baumann Isidor (CE, UR), für die Kommission: Die bei der letzten Berichterstattung gemachte Aussage, die Neat sei in terminlicher und finanzieller Hinsicht auf Kurs, kann ich heute, also ein Jahr später, bestätigen. Allerdings gilt es zur Kenntnis zu nehmen, dass aufgrund der unterschiedlichen Termine der Inbetriebnahme – der Gotthard-Basistunnel im Jahre 2016 und der Ceneri-Basistunnel im Jahre 2019 – für den Ceneri-Basistunnel noch ein grösseres Restrisiko besteht. In meinen Ausführungen gehe ich im Wesentlichen auf den Stand der Arbeiten und die Herausforderungen dieser zwei Tunnelbauwerke ein.

Zum Gotthard-Basistunnel: Beim Gotthard-Basistunnel sind aufgrund der abgeschlossenen Ausbrucharbeiten keine geologischen Risiken mehr vorhanden. Die Risiken beschränken sich auf die Ausrüstung und die Bahntechnik, die jedoch nach übereinstimmender Beurteilung durch die Alptransit Gotthard AG (ATG) und die SBB klein sind. Die Neat-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte (NAD) schliesst sich dieser Beurteilung an, umso mehr, als die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels für 2016 auf Kurs sind. Erfreulich ist insbesondere, dass die Zusammenarbeit zwischen allen Projektbeteiligten weiter verbessert werden konnte und dass noch bestehende Differenzen zwischen ATG und SBB bezüglich Fertigstellung der Grundlagendokumente bereinigt werden konnten. Wichtig ist insbesondere, dass die spezifischen Anforderungen der SBB als künftige Betreiberin rasch als Änderungen erfasst und genehmigt sowie dass die genauen Abläufe der Inbetriebsetzung verbindlich festgelegt werden. Positiv wertet die NAD auch den Design Freeze, weil die frühzeitige Festlegung eines Referenzzustandes erfahrungsgemäss erheblich zur Planungssicherheit beiträgt und die Realisierung eines solch komplexen Vorhabens wesentlich erleichtert.

Im Dezember 2013 können erste Betriebsversuche gemacht werden. Dazu steht ein 15 Kilometer langer Tunnelabschnitt vom Südportal bis zur Multifunktionsstelle in Faido zur Verfügung. Die NAD wird den Projektfortschritt bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels in den kommenden Jahren als Schwerpunktthema behandeln.

Bezüglich der Bahnstromversorgung nahm die NAD zur Kenntnis, dass die Vorbereitungsarbeiten im Hinblick auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels auf Kurs sind. Die SBB erachten den für den Betrieb des Gotthard-Basistunnels erforderlichen Leistungsbedarf als gesichert. Aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes zur Gommerleitung ergeben sich allerdings gewisse Verzögerungen bezüglich der Schaffung von Redundanzen bei der Versorgungssicherheit. Die NAD wird dem Thema weiterhin grosse Bedeutung beimessen.

Das Fazit der konstruktiven Zusammenarbeit: Trotz kleiner Restrisiken kann an der prognostizierten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels auf den Fahrplanwechsel 2016 festgehalten werden. Der definitive Entscheid mit dem

AB 2013 S 428 / BO 2013 E 428

konkreten Fahrplanangebot wird durch die SBB im vierten Quartal 2014 gefällt.





Ich komme zum Ceneri-Basistunnel: Da gibt es verschiedene Erfolgsmeldungen bei den Zulaufstrecken zu den Portalen. Spezielle Herausforderungen wie Brückenverschiebungen, bautechnisch schwierige Viadukte, Rampen und Unterführungen konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Bei den Vortriebsarbeiten hingegen zeigen sich im Ceneri-Basistunnel unterschiedliche Bilder: Während beim Vortrieb ab dem Zwischenangriff Sigirino nach Süden ein Vorsprung auf den werkvertraglich festgelegten Terminplan besteht, hat sich beim Vortrieb Richtung Norden der Rückstand auf das Terminprogramm auf ein knappes Jahr erhöht. Der Rückstand ist vor allem auf bautechnisch schwieriges Gebirgsverhalten zurückzuführen. Die Alptransit Gotthard AG hat zur Einhaltung des geplanten Inbetriebnahmetermins – Dezember 2019 – terminsichernde Massnahmen beschlossen. Durch den etappierten Einbau des Innengewölbes parallel zu den Vortriebsarbeiten soll ein Grossteil des Rückstands wieder wettgemacht werden.

Die Alptransit Gotthard AG informierte die NAD Mitte April 2013 darüber, dass sie mit dem Konsortium terminsichernde Massnahmen vereinbart hat, die das Terminrisiko und das Risiko von Nachforderungen massgeblich senken. Die Kosten für diese Massnahmen bewegen sich mit rund 60 Millionen Franken in der Grössenordnung der Kosten, die bei einer um zwei Jahre späteren Inbetriebnahme ohnehin anfallen würden. Weitere Beschleunigungsmassnahmen sind bei der Rohbauausrüstung und beim Einbau der Bahntechnik vorgesehen. Die NAD begleitet die Weiterentwicklung aus der Perspektive der Oberaufsicht eng. Sie wird darauf achten, dass die Beschleunigungsmassnahmen ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Die Offerteingaben für die Bahntechnik im Ceneri erfolgten am 14. Dezember 2012. Es wurden mehrere Offerten eingereicht, und das Preisniveau entspricht den Erwartungen. Die Vergaben sind auf den August 2013 terminiert, die NAD wird sich mit der Vergabe der Bahntechnik auseinandersetzen.

Die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wird trotz dieser ausserordentlichen Herausforderung unverändert auf Dezember 2019 geplant.

Zu den Projektkosten: Zum ersten Mal wird bei den Kostenprognosen für das Gesamtprojekt nicht von einer Zunahme, sondern erfreulicherweise von einer Abnahme um insgesamt 72 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr ausgegangen. Für die Achse Lötschberg betragen diese minus 23 Millionen, für die Achse Gotthard minus 49 Millionen Franken. Die Minderkosten beim Lötschberg sind eine Folge davon, dass Restleistungen erledigt, Gerichtsverfahren abgeschlossen und Versicherungsleistungen eingegangen sind. Beim Gotthard-Basistunnel ergaben sich deutliche Minderkosten, minus 141 Millionen Franken, als Folge von Leistungsvereinbarungen der Kostenvoranschläge und Anpassungen der Mengengerüste von Werkverträgen. Mehrkosten beim Ceneri, plus 92 Millionen Franken, sind unter anderem durch zusätzliche Honorare begründet.

Die Kostenprognose des BAV beläuft sich Ende 2012 auf rund 18,685 Milliarden Franken, und dies ohne Teuerung, ohne Mehrwertsteuer und ohne Bauzinsen. Sie setzt sich zusammen aus den Kostenprognosen der Ersteller, 17,895 Milliarden Franken, und einem Zuschlag des BAV von 790 Millionen für sehr wahrscheinlich anfallende Kostenpositionen, die bei den Erstellern in den Risiken, nicht aber in den Kostenprognosen enthalten sind. Die Kostenprognose des BAV hat sich in den letzten fünf Jahren nicht mehr verändert und kann mit dem Neat-Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken gedeckt werden.

Die NAD fordert die Projektverantwortlichen auf, bei Bau, Ausrüstung, Bahntechnik, Inbetriebsetzung, Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung trotz der fortgeschrittenen Projektsituation weiterhin zu optimieren und auch zu prüfen, ob Kosten eingespart werden können.

Zu den Nachforderungen: Beim Gotthard-Basistunnel konnte die Alptransit Gotthard AG bis Ende 2012 von den Unternehmern eingereichte Nachforderungen im Gesamtumfang von 926 Millionen Franken erledigen. Als berechtigt anerkannt wurden im Durchschnitt knapp 31 Prozent der Forderungssummen. Beim Lötschberg-Basistunnel waren es 38 Prozent. Darin nicht enthalten ist eine Forderung zum Baulos Faido/Bodio, die nicht den Bauablauf, sondern die Teuerung betrifft. Die ATG hat einem Schlichtungsvorschlag nicht zugestimmt. Auf der gesamten Gotthardachse der Neat sind derzeit "claims" im Umfang von 94 Millionen Franken offen. Die NAD weist darauf hin, dass bis zum Abschluss aller Arbeiten am Gotthard-Basistunnel und Ceneri-Basistunnel das Risiko weiterer Nachforderungen bestehen bleibt.

Zur Arbeitssicherheit auf der Neat-Baustelle: Dieses Thema hat in der NAD jedes Jahr einen hohen Stellenwert. Basierend auf den Informationen und Wertungen von Verantwortlichen der Suva und des Seco präsentiert sich die Situation bezüglich Arbeitsbedingungen und Arbeitssicherheit auf einem guten Stand. Die Suva, das Seco, die kantonalen Instanzen sowie die ATG setzen die nötigen Massnahmen konsequent um, neuen Risiken wird angemessen Rechnung getragen. Leider musste trotzdem im Juni 2012 in Faido ein tragischer Todesfall, Sturz von einer hohen Leiter, beklagt werden. Das verpflichtet dazu, dass in den Bestrebungen zur Unfallprävention nicht nachgelassen wird. Solche tragischen Unfälle sind darum besonders bedauerlich, weil sie mit der konsequenten Einhaltung einfachster vorschriftsgemässer Vorkehrungen vermieden werden könnten. Der Sensibilisierung und Schulung der Unternehmer und Arbeitnehmenden kommt darum weiterhin



grösste Bedeutung zu.

Im Weiteren liess sich die NAD über die Arbeitsbewilligungen und die Auswirkungen der Revision des Entsendegesetzes informieren. Gegenwärtig ist das Seco daran, die praktische Ausgestaltung dieses Gesetzes mit den Sozialpartnern und den Branchen auszuarbeiten.

Zur Sicherheit bei der Inbetriebsetzung und beim Betrieb der Neat: Im laufenden Jahr 2013 wird sich die NAD schwerpunktmässig mit der Sicherheit bei der Inbetriebsetzung und beim Betrieb der Neat befassen. Zu diesem Zweck liess sie sich an ihrer Sitzung im April 2013 von Vertretern der Geschäftsleitung und der Betriebsfeuerwehr der BLS in Frutigen über das Lösch- und Rettungskonzept im Lötschberg-Basistunnel orientieren. Der Besuch bildet für die NAD eine Grundlage für die Beurteilung der geplanten Massnahmen auf der Gotthardachse. Sie wird die verschiedenen Aspekte mit den Projektverantwortlichen des Gotthard-Basistunnels vor Ort erörtern und dabei auch die Zusammenarbeit mit weiteren Partnern wie der Feuerwehr thematisieren. Zum Neat-Internetportal: Die Dokumente, die im Laufe der Jahre rund um die Neat erarbeitet wurden und deren Entwicklungsgeschichte dokumentieren, sind heute in unterschiedlichster Form und an unterschiedlichsten Orten beim Bund, bei den Bahnen und bei Privatunternehmen archiviert bzw. gespeichert. Um dieses einmalige Zeugnis schweizerischer Geschichte einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen, prüfte das BAV auf Initiative der NAD die Möglichkeit, alle vorhandenen Neat-Informationen elektronisch zugänglich zu machen. Nun wird ein solches Internetportal bis spätestens Mitte 2016 erarbeitet und umgesetzt, damit es ein halbes Jahr vor der geplanten Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels allen Interessierten zur Verfügung steht. Das BAV schätzt die Gesamtkosteninvestition plus Betrieb während zehn Jahren auf rund 4 Millionen Franken. Die NAD unterstützt das Vorhaben des BAV, das auf einem pragmatischen Konzept beruht. Somit steht interessierten Bürgern, Schulen, der Wissenschaft, den Medien, Museen usw. eine umfassende Datenbank dieses Jahrhundertbauwerkes zur Verfügung.

Mit diesen punktuellen Informationen ersuche ich Sie im Namen der Kommission, den Ihnen auch schriftlich vorliegenden Jahresbericht 2012 der Neat-Aufsichtsdelegation positiv zur Kenntnis zu nehmen.

Il presidente (Lombardi Filippo, presidente): Come sapete, conformemente all'articolo 20 capoverso 5 della legge

AB 2013 S 429 / BO 2013 E 429

federale concernente la costruzione di una ferrovia transalpina del 4 ottobre 1991 la Delegazione di vigilanza presenta ogni anno il suo rapporto di attività alle Commissioni delle finanze, alle Commissioni della gestione e alle Commissioni dei trasporti e delle telecomunicazioni delle due Camere. La proposta della Commissione della gestione del nostro Consiglio è di prendere atto del rapporto annuale 2012 della Delegazione di vigilanza della nuova ferrovia transalpina.

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

*Schluss der Sitzung um 10.30 Uhr
La séance est levée à 10 h 30*

AB 2013 S 430 / BO 2013 E 430