



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2015 • Zehnte Sitzung • 16.06.15 • 08h15 • 15.005  
Conseil des Etats • Session d'été 2015 • Dixième séance • 16.06.15 • 08h15 • 15.005



15.005

### Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2014. Bericht

### Haute surveillance sur la construction de la NLFA en 2014. Rapport

*Erstrat – Premier Conseil*

#### CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.15 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 24.09.15 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

**Baumann** Isidor (CE, UR), für die Kommission: Für das Jahr 2014 und das erste Quartal 2015 kann ich in meiner Einleitung festhalten, dass der Ceneri-Basistunnel eher zum Sorgenkind geworden ist, der Gotthard-Basistunnel zum pflegeleichten Kind. Am Ceneri haben im Jahr 2014 verschiedene Vorkommnisse zu Unsicherheiten in Bezug auf Termine und Kosten geführt. Beim Gotthard-Basistunnel hingegen scheinen die in den letzten Jahren gemachten Prognosen, insbesondere diejenigen zum Eröffnungstermin 2016, wie geplant einzutreffen. Wenn Sie den Bericht gelesen haben, was ich auch vorbehaltlos annehme, dann ist Ihnen vielleicht auch aufgefallen, dass es einige Seiten weniger sind, weil verschiedene ehemalige Problemthemen erfreulicherweise keinen Platz mehr brauchen.

Ich komme zuerst zum Gotthard-Basistunnel: In der Berichtperiode sind beim Gotthard-Basistunnel keine ausserordentlichen Ereignisse eingetreten, die namhafte Auswirkungen auf die Ende 2013 gemachten Prognosen in Bezug auf die Kosten und insbesondere auf den Eröffnungstermin 2016 gehabt hätten. Der Hinweis auf ein verbleibendes Restrisiko bei der Bahntechnik und bei Arbeiten zur Inbetriebsetzung muss aber trotz allem noch angebracht werden. Das Restrisiko nimmt aber laufend ab, weil wesentliche Teile von Baustellen bereits zurückgebaut werden oder deren Rückbau schon abgeschlossen ist. So konnte am 1. Januar 2014 ein erster, 1,6 Kilometer langer Streckenabschnitt ab dem Bahnhof Altdorf von der Alptransit Gotthard AG an die SBB übergeben werden. Der Rückbau des Installationsplatzes Amsteg ist abgeschlossen, ebenso wie die Rohbauarbeiten am Tunnel Bodio. Weiter ist man an den Abschlussarbeiten im Bereich beider Tunnelportale und in Sedrun.

Am 31. Oktober 2014 konnte nach vier Jahren Bauzeit im Gotthard-Basistunnel auch der Einbau der festen Fahrbahn mit Geleisen und sämtlichen Weichen abgeschlossen werden. Die übrigen bahntechnischen Installationen waren per Ende März dieses Jahres zu 95 Prozent fertiggestellt. Seit rund einem Jahr läuft der Versuchsbetrieb auf einer 13 Kilometer langen Strecke mit bis zu 220 Stundenkilometern sehr erfolgreich und, was erwähnenswert ist, während der ganzen Zeit ohne Unfälle. Ein weiteres Kernelement, nämlich die Bahnstromversorgung, ist baulich abgeschlossen und betriebsbereit. Die Betriebsvorbereitungen der SBB mit den beiden Interventionszentren in Erstfeld und Biasca sind innerhalb der gesetzten Termine. Die Rekrutierung von Personal und dessen Ausbildung laufen.

Dazu kann auch gesagt werden, dass die SBB den für die Betriebsvorbereitung gesprochenen Kredit von 515 Millionen Franken einhalten können. Die SBB haben bereits begonnen, ihr Personal für den Einsatz im Gotthard-Basistunnel auszubilden. Diese Schulung betrifft insgesamt knapp 4000 Personen mit insgesamt 20 000 Schulungstage.

Sie finden im Bericht weitere Details, die bestätigen, dass die Leistungen der Alptransit Gotthard AG und der SBB auf einem sehr hohen Niveau und mit grosser Verlässlichkeit erbracht werden. Die Neat-Aufsichtsdelegation ist mit allen Involvierten zuversichtlich, dass die definitive Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 erfolgen wird.



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2015 • Zehnte Sitzung • 16.06.15 • 08h15 • 15.005  
Conseil des Etats • Session d'été 2015 • Dixième séance • 16.06.15 • 08h15 • 15.005



Ich komme zum Ceneri-Basistunnel: Ich habe ihn in der Einleitung das Sorgenkind genannt. Beim Ceneri-Basistunnel führen die logistischen und die geologischen Herausforderungen seit längerer Zeit zu einem grösseren Kosten- und Terminproblem. Per Ende 2014 bestanden bei den beiden Röhren 80 beziehungsweise 120 Tage Rückstand auf das werkvertragliche Terminprogramm. Erschwerend hinzu kamen die Einsprachen zur Vergabe von zwei Bahntechnik-Losen durch die Alptransit Gotthard AG im August 2013. Diese Einsprachen machten den Weg über das Bundesverwaltungsgericht bis zum Bundesgericht, das dann entschied, dass die Vergabe der Alptransit Gotthard AG rechtens war. Dadurch entstand aber eine Verzögerung von rund zehn Monaten, das heisst, der Werkvertrag für die Tunneltechnik konnte erst im Dezember 2014 statt Anfang 2014 unterzeichnet werden. Um den Rückstand beim Vortrieb und bei der Bahntechnik aufzuholen, wurden Beschleunigungsmassnahmen eingeleitet und Aufträge zur Prüfung weiterer Beschleunigungsmassnahmen erteilt. Die Konsortien arbeiten konstruktiv mit, um das Ziel, den Ceneri-Basistunnel im Dezember 2019 in Betrieb zu nehmen, immer noch einhalten zu können. Die Alptransit Gotthard AG hat dafür einen Bonus ausgesetzt. Der Neat-Aufsichtsdelegation wurde aufgezeigt, dass sich Bonuszahlungen rechtfertigen würden, um eine um ein bis zwei Jahre verzögerte Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels zu vermeiden.

Die Neat-Aufsichtsdelegation hat alle Massnahmen, die eingeleitet wurden, und insbesondere die Termin- und Kostenrisiken sehr eng und aufmerksam begleitet. Gestern nun traf sich die Neat-Aufsichtsdelegation zu einer ausserordentlichen Sitzung zum Thema "Eröffnung Ceneri-Basistunnel". Die Alptransit Gotthard AG informierte über die Machbarkeitsstudie "Beschleunigung" für die Inbetriebnahme 2019.

Die Unternehmen haben, wie aufgefordert, fristgerecht ihre Vorschläge eingereicht. Entsprechend kann ich eine Kernaussage machen: Die zusätzlichen Kosten betragen 70 bis 140 Millionen Franken, trotzdem besteht keine Garantie, dass die Eröffnung 2019 stattfinden kann. Das heisst, dass in den Angeboten der Unternehmen Forderungen enthalten sind, die vom Auftraggeber nicht erfüllt werden können. Die Unternehmen verlangen nämlich, dass die Fristen für die Baubewilligungsverfahren reduziert werden müssen; darauf haben die Alptransit Gotthard AG und das BAV keinen Einfluss. Sie verlangen auch, dass keine Bestellungsänderungen mehr vorgenommen werden, was für das Projekt nicht zu verantworten wäre.

AB 2015 S 598 / BO 2015 E 598

In der Abwägung zwischen den Mehrkosten und den verbleibenden Terminrisiken hat die Alptransit Gotthard AG nun entschieden, die Beschleunigungsmassnahmen von rund 100 Millionen Franken nicht in Auftrag zu geben und somit den Eröffnungstermin von 2019 auf 2020 zu verschieben. Die Neat-Aufsichtsdelegation hat den Entscheid der Alptransit Gotthard AG nachvollzogen und kam zum gleichen Schluss. Sie folgte dabei dem Grundsatz der Neat-Aufsichtsdelegation, dass Kostenziele gegenüber Terminzielen Priorität haben. Die negativen Auswirkungen der Terminverschiebung betreffen vor allem die Kapazität des internationalen Güterverkehrs – es steht dann ein Jahr später eine Flachbahn zur Verfügung – und speziell den S-Bahn-Verkehr im Kanton Tessin. In diesem Fall werden aber noch spezielle Übergangslösungen geprüft.

Ich komme nun zu ein paar weiteren Kernthemen. 2014 konnte auch die leidige Geschichte der nicht vertragskonform gelieferten Entwässerungsrohre aussergerichtlich abgeschlossen werden. Die beschlossene Entschädigungslösung deckt auch nach der Wertung der Neat-Aufsichtsdelegation die entstandenen Mehrkosten und die verbleibenden Restrisiken ab.

Erfreut ist die Neat-Aufsichtsdelegation über die Situation bei der Arbeitssicherheit und bei den Arbeitsbedingungen auf allen Baustellen. Die Suva würdigte all die gemachten Anstrengungen. Sie stellte 2014 in sechs Kontrollen zwar noch kleinere Verstöße im Bereich der Arbeitssicherheit fest; diese wurden aber umgehend behoben. Die Neat-Aufsichtsdelegation unterstützt die Suva in ihren Bestrebungen. Auch die Berichterstattung des Seco, das die behördliche Oberaufsicht ausübt, ist erfreulich positiv ausgefallen.

Zu den Projektkosten kann die Neat-Aufsichtsdelegation dem Plenum die beruhigende Meldung machen, dass diese gegenüber dem Vorjahr nicht gestiegen sind, im Gegenteil: Die aktuelle Prognose von 18,2 Milliarden Franken liegt sogar 300 Millionen Franken tiefer als im Vorjahr. Die Prognose von 18,2 Milliarden Franken beinhaltet aber nach wie vor einen Unsicherheitsfaktor von plus/minus 500 Millionen Franken. Detaillierte Zahlen und auch Grafiken können Sie dem Bericht entnehmen.

Ein Thema war, und das wird es sicher auch noch bleiben, die Feier zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels vom 1., 4. und 5. Juni 2016. Gesamtkosten: 12,5 Millionen Franken; davon sind 4,5 Millionen Franken von Dritten, und die verbleibenden Kosten von 8 Millionen gehen zulasten des Neat-Kredits. Man hat diese Kosten und auch das Grobprogramm in der Neat-Aufsichtsdelegation mit beschränkter Begeisterung zur Kenntnis genommen. Ich gehe aber nicht näher darauf ein, damit ich den geladenen Gästen, nicht zuletzt den Parlamentarierinnen und Parlamentariern, die an der Eröffnungsfeier teilnehmen werden, kein schlechtes Gewissen mache.



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2015 • Zehnte Sitzung • 16.06.15 • 08h15 • 15.005  
Conseil des Etats • Session d'été 2015 • Dixième séance • 16.06.15 • 08h15 • 15.005



Zu den Empfehlungen der Neat-Aufsichtsdelegation im Jahr 2014: Die Neat-Aufsichtsdelegation ist erfreut, dass das BAV nach jahrelanger Diskussion bereit ist, die Empfehlung umzusetzen, für das Jahrhundertprojekt Neat ein Online-Portal zu erstellen und den Kontakt mit Institutionen wie dem Verkehrshaus der Schweiz zwecks der Organisation von Ausstellungen zu verstärken. Die Kosten von rund 4 Millionen Franken gehen zulasten des Neat-Kredits.

Ein weiteres Anliegen richtete die Neat-Aufsichtsdelegation an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen: Sie solle die Sicherheitsmassnahmen auf den Bahnperrons überprüfen, da künftig immer mehr Züge, vor allem auch Hochgeschwindigkeitszüge, die Bahnhöfe passieren.

Zum Schluss noch dies: Im laufenden Jahr wird sich die Neat-Aufsichtsdelegation vor allem mit den Vorbereitungsarbeiten und der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und dem im Bericht und in der letzten Sitzung aktualisierten Stand des Ceneri-Basistunnels befassen. Eine spezielle Frage hat sich die Neat-Aufsichtsdelegation selber gestellt: Wie soll es mit der Oberaufsicht, dem Auftrag der Oberaufsichtskommission gemäss Alpentransitgesetz in Zukunft weitergehen, insbesondere nach der Eröffnung der Tunnels? Die Neat-Aufsichtsdelegation wird zu gegebener Zeit ihre Vorstellungen präsentieren.

Damit bin ich am Schluss der Berichterstattung. Ich ersuche Sie im Namen der Kommission, den Ihnen schriftlich vorliegenden Jahresbericht 2014 zur Kenntnis zu nehmen.

**Le président** (Hêche Claude, président): La commission propose de prendre acte du rapport.

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

*Schluss der Sitzung um 12.35 Uhr  
La séance est levée à 12 h 35*

AB 2015 S 599 / BO 2015 E 599