

**15.005**

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

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

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

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

Leuenberger Ueli (G, GE), pour la commission: Permettez-moi tout d'abord de vous dire un mot personnel. Je relèverai quelques particularités ce matin: je prends la parole pour la première fois devant une salle presque vide – mais je ne demanderai pas qu'on vérifie si le quorum est bien atteint –, malgré tout j'espère que vous êtes aussi réveillés que moi! Un autre point particulier: je ne suis pas membre de la Délégation de surveillance de la NLFA, mais j'ai été désigné rapporteur de langue française, car il fallait bien que quelqu'un s'en charge – on n'est pas sorti du tunnel!

En tant que membre de la Commission de gestion, je vous présenterai un aperçu du rapport "Haute surveillance sur la construction de la NLFA en 2014", rédigé par la Délégation de surveillance de la NLFA. Ce rapport a été rendu le 29 avril 2015 et remis à la Commission de gestion 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. Ma présentation sera complétée par celle de mon excellent collègue, le rapporteur de langue allemande, Monsieur Tschümperlin, qui va par ailleurs répondre à vos nombreuses questions puisque, je l'ai dit, je ne fais pas partie de la Délégation de surveillance de la NLFA.

Dans l'ensemble, la réalisation de la NLFA suit son cours de manière réjouissante à plusieurs égards. Concernant le tunnel de base du Saint-Gothard, la préparation de l'exploitation se déroule conformément à la planification. Les travaux et l'aménagement du gros oeuvre se sont achevés en 2014, selon les délais prévus. Les risques techniques sont maîtrisés et les chantiers de raccordement aux deux extrémités du tunnel progressent selon la planification.

Comme cela avait déjà été mentionné ici même il y a un an, un problème relatif aux tubes de drainage avait été décelé dans le tunnel de base du Saint-Gothard. Cela concernait une trentaine de kilomètres de conduites, et cela aurait pu engendrer un litige juridique de longue durée. Heureusement, un arrangement extrajudiciaire a pu être trouvé entre Alptransit Gothard SA et les deux consortiums de construction concernés. Cet accord a été signé au début du mois de mars 2015, avec le consentement de l'Office fédéral des transports et des CFF. Les consortiums indemniseront Alptransit Gothard SA à hauteur de 12 millions de francs, ce qui permettra de s'acquitter entièrement des créances en cours. La Délégation de surveillance de la NLFA a pris acte de cet arrangement, qui permet d'éviter de longues procédures devant les tribunaux.

Toujours concernant le tunnel du Saint-Gothard, plusieurs courses d'essai ont déjà été effectuées entre Brünning et Erstfeld depuis le mois d'août 2014. Ces essais serviront de base pour délivrer les autorisations d'exploitation, qui concernent environ 45 types de véhicules différents.

Dans la grande majorité des cas, les tests ont montré que les systèmes de sécurité fonctionnaient de manière correcte. La Délégation de surveillance de la NLFA a également effectué une visite des ateliers CFF d'Olten afin de s'informer sur place de l'avancement des travaux d'homologation de la flotte de véhicules des CFF, en vue de leur mise en circulation dans le tunnel de base. Selon les indications fournies par les CFF, un nombre suffisant de véhicules pourrait être homologué d'ici au premier semestre 2016. Entre octobre 2015 et 2016,



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2015 • Fünfzehnte Sitzung • 24.09.15 • 08h00 • 15.005
Conseil national • Session d'automne 2015 • Quinzième séance • 24.09.15 • 08h00 • 15.005



des tests d'exploitation grandeur nature seront effectués par Alptransit Gothard SA dans le tunnel. Le transfert de l'ouvrage est prévu pour fin 2016. Il sera alors placé sous la responsabilité des CFF.

Je vous invite d'ailleurs d'ores et déjà à réserver la date du mercredi 1er juin 2016 pour l'inauguration officielle du tunnel de base, évidemment en fanfare et avec de grands discours! Cette inauguration sera suivie d'un week-end de festivités ouvertes à la population, les 4 et 5 juin prochains.

Enfin, après une dernière série de tests, l'exploitation commerciale du Gothard sera lancée en décembre 2016. La Délégation de surveillance de la NLFA se félicite du fait que le déroulement des travaux de préparation de l'exploitation soit conforme à la planification.

Dans la perspective de l'ouverture du tunnel de base du Gothard, la délégation a adressé une recommandation à l'Office fédéral des transports, en l'invitant à mettre en oeuvre un portail en ligne afin de mettre à disposition des milieux intéressés toute la documentation retracant l'histoire du chantier.

Sur le plan des conditions de travail, de la sécurité des travailleurs, la Délégation de surveillance de la NLFA tire un bilan globalement positif. De nombreux tests ont été effectués, notamment concernant le niveau sonore et la température sur le lieu de travail.

Un autre sujet de réjouissance concerne la maîtrise des coûts de la NLFA en 2014. En effet, pour la seconde année consécutive, les coûts prévisionnels globaux du projet ont pu être revus à la baisse.

Mais le temps qui m'est imparti étant écoulé, je cède la parole à Monsieur Tschümperlin, rapporteur de langue allemande, qui vous présentera les autres points.

Tschümperlin Andy (S, SZ), für die Kommission: In der Herbstsession 2015 über den Bau der Neat im Jahr 2014 zu berichten ist ein bisschen spät. Aber wir sind ja heute Morgen früh dran, womit das kompensiert wäre. Sie erinnern sich, dass diese Berichterstattung von der Sommersession auf die Herbstsession verschoben worden ist.

Die Arbeiten an den beiden Tunnels am Gotthard und am Ceneri verliefen unterschiedlich. Planmäßig verläuft die Inbetriebnahme des Tunnels am Gotthard. Die Übergabe des Gotthard-Basistunnels an die SBB ist auf Ende Mai 2016 terminiert und die fahrplanmässige Inbetriebnahme durch die SBB auf Dezember 2016.

Langwierige Gerichtsverhandlungen konnten mit einer aussergerichtlichen Einigung, die unter den Vertragspartnern erzielt wurde, vermieden werden. Für die teilweise nicht vertragskonform gelieferten Entwässerungsrohre, für die Aufwendungen der Untersuchungen, die Überwachung während der Bau- und Betriebsphase, den Minderwert des Rohbaumaterials sowie die Rückerstattung der Teuerung auf den Minderungsbetrag des Materials leisten die Konsortien eine Entschädigung von 12 Millionen Franken.

Seit rund einem Jahr läuft der Versuchsbetrieb auf einer 13 Kilometer langen Strecke, auf welcher mit bis zu 220 Stundenkilometern gefahren wird, sehr erfolgreich. Ein weiteres Kernelement, nämlich die Bahnstromversorgung, ist baulich abgeschlossen und betriebsbereit. Dazu kann auch

AB 2015 N 1807 / BO 2015 N 1807

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 Schulungstagen. Probleme gibt es aber beim Ceneri-Basistunnel: Dort 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. Erfreulicherweise konnte in der Zwischenzeit dieser Rückstand auf rund einen Monat reduziert werden.

Die Konsortien arbeiten konstruktiv mit, um das Ziel, den Ceneri-Basistunnel im Dezember 2019 in Betrieb zu nehmen, einhalten zu können – so stand es im Bericht für das Jahr 2014. Inzwischen hat man diesen Termin aber auf 2020 verschieben müssen, weil die Analyse ergeben hat, dass die Terminziele und die Kostenziele in einem Widerspruch zueinander standen. Man hat sich darauf geeinigt, dass die Kostenziele Vorrang haben. Darum hat man diesen Termin auf 2020 verschoben.

Ich erlaube mir, in der Berichterstattung etwas Aktuelles aufzunehmen, weil es auf eine weitere Verschiebung dieses Eröffnungstermins Einfluss haben kann. Zeitkritisch ist derzeit vor allem die Erstellung des Bahntechnikgebäudes bei Camorino vor dem Nordportal des Ceneri-Basistunnels. Das Bundesgericht hat am 20. Juli 2015 auf eine Beschwerde der Gemeinde Camorino hin entschieden, dass das Bahntechnikgebäude und die Zugfunkantenne gleichzeitig – das heisst in einem Verfahren – zu genehmigen sind. Durch die Neuauflage des Bewilligungsverfahrens besteht die Gefahr, dass der Inbetriebnahmetermin für den Ceneri-Basistunnel bei Ausschöpfung der Beschwerdemöglichkeiten nicht eingehalten werden kann. Hier braucht es eine bessere Koordination zwischen dem Kanton Tessin, der Gemeinde Camorino, den zuständigen Bundesstellen und der



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2015 • Fünfzehnte Sitzung • 24.09.15 • 08h00 • 15.005
Conseil national • Session d'automne 2015 • Quinzième séance • 24.09.15 • 08h00 • 15.005



Alptransit Gotthard AG. Es geht darum, gemeinsam eine tragfähige Lösung zu finden, damit der Eröffnungs-termin 2020 eingehalten werden kann.

Erfreut ist die Neat-Aufsichtsdelegation über die Situation bei der Arbeitssicherheit und bei den Arbeitsbedingungen auf den Baustellen.

In der Neat-Aufsichtsdelegation wurden auch die Feierlichkeiten zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels vom 1., 4. und 5. Juni 2016 besprochen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 12,5 Millionen Franken. Davon entfallen 4,5 Millionen auf Dritte. Die verbleibenden 8 Millionen gehen zulasten des Neat-Kredits.

Ein weiteres Anliegen richtete die Neat-Aufsichtsdelegation an die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen. Sie sollen die Massnahmen für die Sicherheit auf den Bahnhöfen 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.

Die Geschäftsprüfungskommission beantragt Ihnen, vom Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation Kenntnis zu nehmen.

Binder Max (V, ZH): Die SVP-Fraktion nimmt selbstverständlich Kenntnis vom Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation. Wir stellen fest, dass sich die Endkostenprognose etwas reduziert hat, die Risiken geringer geworden sind und die Termine am Gotthard eingehalten werden können. Am Ceneri besteht zum heutigen Zeitpunkt ein gewisses Zeitrisiko, das insofern korrigiert wurde, als der Termin der Inbetriebnahme auf 2020, also um ein Jahr, verschoben wurde.

Wir attestieren der Neat-Aufsichtsdelegation, mit dem Bericht umfassend und transparent zu informieren. Der Bericht gibt aus unserer Sicht die Situation im Jahr 2014 in konzentrierter Form wieder. Insbesondere schätzen wir die Würdigungen der Neat-Aufsichtsdelegation zu den einzelnen Themen. Es ist festzustellen, dass die Aufsichtsdelegation insbesondere in ihrem Kernauftrag, nämlich der Kontrolle über die Einhaltung von Kosten und Terminen, recht kritisch operiert; dies in dem Sinn, dass sie die verschiedenen Akteure immer wieder an die Kosten- und Termindisziplin in diesen wichtigen Bereichen, aber auch in anderen erinnert. Die Neat-Aufsichtsdelegation, stellen wir fest, verlangt konsequent von der Alptransit Gotthard AG, dass sie das Bundesamt für Verkehr und die Neat-Aufsichtsdelegation unverzüglich über Ereignisse orientiert, welche zu terminlich entscheidenden Verzögerungen führen könnten. In einem zweiten Schritt hat die Alptransit Gotthard AG Massnahmen aufzuzeigen, mit welchen die Einhaltung des Zeitplans sichergestellt werden kann.

Die Neat-Aufsichtsdelegation beurteilt die technischen und logistischen Massnahmen vor allem in Bezug auf deren Mehrkosten, gemessen am Mehrnutzen. Diese Praxis hat sich in den vergangenen Jahren bewährt. Mit Genugtuung stellen wir fest, dass die Arbeiten bezüglich Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels mit der Bahntechnik auf Kurs sind. Ebenfalls nehmen wir zur Kenntnis, dass die SBB mit den Vorarbeiten zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels sowohl terminlich wie auch kostenmäßig ebenfalls auf Kurs sind. Das ist aber auch dringend nötig, denn in einem Jahr gehört die Einweihung des Gotthard-Basistunnels vom 1. Juni 2016, zu der Sie übrigens alle eingeladen sind, bereits der Vergangenheit an. Wir stehen dann 77 Tage vor dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2016 und der damit verbundenen fahrplanmässigen Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels.

Etwas Sorge bereitet uns nach wie vor der Ceneri, die Berichterstatter der Kommission haben das bereits gesagt. Der Bericht nennt als Zeitpunkt der Inbetriebnahme noch das Jahr 2019, obwohl bereits klar ist, dass der Termin um ein Jahr, auf 2020, verlegt wurde. Das ist nicht etwa ein Fehler der Neat-Aufsichtsdelegation, weil der Entscheid erst im Mai dieses Jahres gefällt wurde. Wir bitten aber die Neat-Aufsichtsdelegation, mit aller Konsequenz im Rahmen ihrer Möglichkeiten und Kompetenzen darauf hinzuwirken, dass der Termin 2020 eingehalten werden kann. Dies gilt insbesondere auch in Bezug auf die Situation mit der Tessiner Gemeinde Camorino bezüglich der Erledigung der Einsprache gegen ein Werk der Alptransit Gotthard AG.

Lassen Sie mich noch ein persönliches Wort sagen: Ich war schon 1992 im Rat, als das Volk in einer Referendum abstimmung am 27. September mit 63,6 Prozent Ja dem Alptransit-Beschluss zustimmte. Seit dem 18. Dezember 1998 bis heute bin ich Mitglied der Neat-Aufsichtsdelegation. In dieser Zeit habe ich viele Male Besichtigungen in den Tunnels Lötschberg, Gotthard, Ceneri gemacht, früher auch schon im Vereinatunnel. Ich konnte in allen Phasen der Planung, des Baus, der technischen Ausrüstung, der Probefahrten bis zur Einweihung des Tunnels am Geschehen teilhaben. Ich konnte sehen und erfahren, mit welchem Engagement, mit



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2015 • Fünfzehnte Sitzung • 24.09.15 • 08h00 • 15.005
Conseil national • Session d'automne 2015 • Quinzième séance • 24.09.15 • 08h00 • 15.005



welcher Begeisterung, aber auch mit welcher Vorsicht und Rücksicht und mit welchem Respekt vor dem Berg die Mineure, Maschinisten, Ingenieure und andere unter Tag arbeiteten. Ihnen allen gehört meine persönliche Hochachtung und unser aller Dank, oder wie man das bergmännisch sagt: Ich wünsche Ihnen alles Gute, ein herhaftes Glückauf!

Lustenberger Ruedi (CE, LU): Es ist etwas schwierig, nach diesem Votum unseres "Mister Neat", Herrn Binder, noch etwas zu sagen. Herr Binder war tatsächlich in der Neat-Aufsichtsdelegation eigentlich das wandelnde Neat-Lexikon. Er weiss alles, er wusste alles, jedes Detail hat er von Anfang an erlebt.

AB 2015 N 1808 / BO 2015 N 1808

Trotzdem erlaube ich mir noch zwei, drei Bemerkungen zu diesem Bauwerk. Wir wissen, dass die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels naht. Wir dürfen als Land, als Eidgenossenschaft, stolz auf dieses Bauwerk sein, das vermutlich auf der ganzen Welt seinesgleichen sucht. Vor 23 Jahren hat das Schweizer Volk mit einem überwältigenden Mehr diesem Bauwerk, diesem Vorhaben zugestimmt. Seither sind Ingenieure, Bauunternehmen daran, es zu planen und zu vollenden. Aus der Sicht der Neat-Aufsichtsdelegation darf man feststellen, dass es eine gute Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren – der Alptransit Gotthard AG, dem Bundesamt für Verkehr, den SBB und selbstverständlich den involvierten Unternehmen – gebraucht hat und auch in Zukunft noch braucht. Persönlich bin ich auch beeindruckt von der Leistung der Mitarbeiter, die dieses Bauwerk vollenden. Persönlich hat mich in der Vergangenheit immer die Person von Renzo Simoni beeindruckt, einem Ingenieur, der als CEO der Alptransit Gotthard AG diese Sache überlegt und souverän operativ leitet.

Nun, wenn wir diesen Tunnel nächstes Jahr einweihen dürfen, ist selbstverständlich das Bauwerk noch nicht vollendet. Die Vorredner, die beiden Kommissionssprecher Herr Leuenberger und Herr Tschümperlin, haben darauf hingewiesen, dass beim Ceneri eine zeitliche Verzögerung eintreten wird. Das soll uns aber nicht davon abhalten, dieses Bauwerk auch im südlichen Tessin mit Akribie voranzutreiben, damit dann diese Alpentransversale so eröffnet werden kann, wie das seinerzeit das Schweizer Volk beschlossen hat.

Le président (Rossini Stéphane, président): La commission propose de prendre acte du rapport.

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