

la loi sur l'approvisionnement en électricité exige que la majorité des actions soit directement ou indirectement en main des cantons et des communes. Ainsi, si les actions d'Alpiq ne sont pas vendues à des cantons ou à des communes, ou à des sociétés possédées par ces dernières, mais par exemple à des fonds d'investissement privés ou étrangers, il n'y aurait plus que 65 pour cent – directement ou indirectement – en mains des cantons et des communes. Cela limite les possibilités ultérieures des autres actionnaires de vendre au plus offrant. De ce fait, pour préserver ses possibilités de vendre ses actions en toute liberté, BKW a immédiatement emboîté le pas à Alpiq, en annonçant qu'elle examinait aussi la question d'une vente de son paquet d'actions (12 pour cent). Cette situation est extrêmement déstabilisante pour Swissgrid. Or cette société est en charge de gérer une infrastructure absolument stratégique pour notre pays. L'inquiétude s'explique aussi par le fait qu'un investissement dans Swissgrid n'est pas la priorité financière actuelle des cantons et des communes. Avec la formulation «collectivités publiques», on élargit à la Confédération le cercle des propriétaires comptant pour les 50 pour cent de propriété publique. Cela ramènerait le calme, évitant que les propriétaires actuels ne se précipitent tous pour vendre rapidement avant que seuls des communes et des cantons, ou leurs entreprises, n'entrent en ligne comme acheteurs. La présente modification n'est qu'un assouplissement, et non pas une obligation pour la Confédération d'entrer dans le capital. Par contre, si elle y entre, la part détenue par la Confédération compterait désormais comme part publique. Ainsi, la Confédération pourrait jouer le rôle d'actionnaire de référence au sein de Swissgrid. Cela faciliterait l'entrée progressive de caisses de pension suisses, qui ne connaissent pas le secteur électrique, mais qui pourraient être intéressées à détenir à long terme ce capital pour son rendement stable sur la base du taux WACC, garanti par la loi. Tendanciellement, en raison de l'obligation de diversification, il est peu probable qu'une caisse de pension veuille acheter un paquet d'actions suffisamment gros pour devenir elle-même un actionnaire de référence. En outre, cela éviterait que si Axpo achetait les parts d'Alpiq, elle ne devienne le seul gros actionnaire para-public – et majoritaire – de Swissgrid, ce qui pourrait conduire à des distorsions.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 13.467/10 441)
 Für den Antrag Nordmann ... 156 Stimmen
 Dagegen ... 17 Stimmen
 (11 Enthaltungen)

Art. 33a; Ziff. II
Antrag der Kommission: BBI

Art. 33a; ch. II
Proposition de la commission: FF

Angenommen – Adopté

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Der Bundesrat stimmt der Vorlage in seiner Stellungnahme zu.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 13.467/10 442)
 Für Annahme des Entwurfes ... 183 Stimmen
 (Einstimmigkeit)
 (0 Enthaltungen)

14.005

Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2013. Bericht

Haute surveillance sur la construction de la NLFA en 2013. Rapport

Erstrat – Premier Conseil

Bericht Neat-Aufsichtsdelegation 30.04.14 (BBI)
 Rapport Délégation de surveillance de la NLFA 30.04.14 (FF)
 Nationalrat/Conseil national 17.06.14 (Erstrat – Premier Conseil)
 Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Gschwind Jean-Paul (CE, JU), pour la commission: En quelques minutes, je vais vous donner un aperçu du rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA remis à la Commission des finances 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. La réalisation de la NLFA suit son cours. Les projections des coûts et des échéances sont toujours stables. Fin 2013, l'Office fédéral des transports a réduit les coûts prévisionnels de 185 millions de francs pour la première fois, en les ramenant à 18,5 milliards de francs. Concernant le tunnel de base du Saint-Gothard, le forage et les travaux de gros-œuvre sont terminés. Le 16 décembre 2013, la phase d'exploitation expérimentale d'un tronçon de 14 kilomètres a pu être lancée dans le tube ouest, entre Bodio et Faido. Un problème est survenu concernant la qualité d'une partie des tubes de drainage. Selon les résultats de l'expertise, il n'y a pas lieu de démonter ces tubes, mais sur les 456 kilomètres de conduites, 30 kilomètres devront faire l'objet d'un suivi. Un litige de longue durée n'est pas exclu. Compte tenu de l'avancement du projet, les risques du tunnel de base du Saint-Gothard se concentrent maintenant sur la technique ferroviaire.

Concernant le tunnel de base du Ceneri, le forage et l'aménagement du tunnel vont bon train. Quelque 72 pour cent du système du tunnel étaient percés à fin 2013 et environ 76 pour cent début avril 2014. Il est à noter que l'imprévisibilité de la géologie du Ceneri a engendré des mesures de consolidation de la roche plus complexes que prévu. Quant au retard pris dans le forage en direction du nord, les mesures prises par Alptransit Gothard SA (ATG) garantiront l'échéance finale. En août 2013, ATG a adjugé les lots «Voie de roulement et logistique» et «Technique ferroviaire et coordination globale» à deux consortiums. Un recours déposé devant le Tribunal administratif fédéral contre chacune de ces adjudications a été partiellement admis et l'effet suspensif accordé. Selon les critères définis, l'adjudicataire aurait dû être exclu de la procédure. Le 14 avril 2014, ATG a décidé d'interrompre les deux procédures d'adjudication et d'ouvrir un nouvel appel d'offres. Les risques sur délais et les risques sur coûts qui sont à la charge de la Confédération se sont considérablement accrus sans pouvoir être chiffrés en l'état actuel du dossier.

Un rapport circonstancié sur ce sujet est attendu pour la fin du premier semestre 2014.

Concernant le travail sur les chantiers de la NLFA, le SECO exerce la haute surveillance sur les contrôles effectués par les cantons et octroie les permis réguliers et périodiques. Il contrôle également la mise en application de la loi sur les travailleurs détachés entrée en vigueur le 1er mai 2013.

Concernant la sécurité et la protection de la santé des travailleurs, les objectifs de la SUVA sont, d'une part, la réduction maximale du nombre d'accidents et, d'autre part, le relèvement des standards de sécurité. Le nombre d'accidents

de travail se situe 20 pour cent en dessous de la moyenne suisse des travaux souterrains, quand bien même un accident du travail est toujours un accident de trop.

Au tunnel de base du Saint-Gothard, les tests d'exploitation et les tests opérationnels dont la responsabilité incombe aux CFF, suivent leur cours. Le tunnel sera mis en service et remis aux CFF, prêt à l'emploi, en juin 2016. L'exploitation définitive débutera en décembre 2016. Le matériel roulant devra être livré dans les délais, un retard dans la livraison pouvant avoir de graves conséquences financières.

En ce qui concerne la préparation à l'exploitation, la formation du personnel d'exploitation – qui concerne 3000 personnes et représente 20 000 journées de formation – constitue un autre défi. Les travaux de maintenance se feront en interne avec un recours à des partenaires externes lorsque les CFF ne disposent pas du savoir-faire requis.

Quant aux coûts prévisionnels du tunnel de base du Saint-Gothard, ils s'élèvent à 9,76 milliards de francs à fin 2013 et sont en baisse de 19 millions de francs sur douze mois. Depuis 1998, les coûts prévisionnels ont augmenté de 3,47 milliards de francs, soit une augmentation de pratiquement 55 pour cent. Cette évolution s'explique par des modifications de projet dues à des adaptations aux normes de sécurité et à l'état de la technique, à des variations de coûts imputables aux adjudications et aux décomptes finaux ainsi qu'à la géologie et au génie civil.

Concernant le tunnel de base du Ceneri, les coûts prévisionnels ont augmenté de 1,24 milliard, soit une augmentation de 90 pour cent par rapport aux coûts de référence initiaux de 1998. La décision prise par le Conseil fédéral en 2004 de construire deux tubes unidirectionnels à voie unique en est la cause principale.

En résumé, les coûts prévisionnels sont réduits de 185 millions de francs, ce qui traduit la maîtrise des coûts par ATG. Quant aux avenants en plus-value pour prestations supplémentaires, en moyenne 30 pour cent des sommes réclamées sont légitimées; c'était 38 pour cent au Lötschberg. La somme des crédits d'engagement alloués par le Parlement et le Conseil fédéral se monte toujours à 23 milliards de francs; c'est le prix actualisé. Et l'Office fédéral des transports estime toujours les besoins financiers de la NLFA à environ 24 milliards de francs.

Concernant le remboursement des avances octroyées au fonds FTP, quelque 9 milliards de francs, il commencera en 2019 et s'étalera jusqu'en 2030 environ.

Concernant les échéances, il ne subsiste qu'un faible risque sur les délais. L'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard à l'exploitation commerciale régulière est prévue lors du changement d'horaire de décembre 2016. En dépit du retard accusé dans certains forages et de l'admission partielle par le Tribunal administratif fédéral des recours contre l'adjudication des lots de technique ferroviaire, l'Office fédéral des transports considère dans son rapport d'étape 2013 qu'il sera possible de mettre en exploitation le tunnel de base du Ceneri en décembre 2019. L'inauguration officielle du tunnel de base du Saint-Gothard aura lieu le 2 juin 2016 et une fête populaire sera organisée les 4 et 5 juin.

Quant au raccordement de la NLFA, les lignes d'accès par le nord restent problématiques. On a dénoté 178 000 oppositions dans le secteur d'Offenburg en Allemagne. Pour les lignes d'accès par le sud, la bonne coopération entre la Suisse et l'Italie a permis de trouver un accord sur le financement des aménagements prévus pour le corridor de 4 mètres en Italie. La Suisse versera une contribution à fonds perdu de 120 millions de francs selon la loi adoptée par l'Assemblée fédérale en 2013.

J'arrive au terme de mon exposé; je mentionne encore les deux recommandations qui ont été adressées par la délégation au DETEC. Il faut finaliser bientôt la procédure de soumission à la suite du recours et en tirer les conclusions pourachever rapidement la révision de la loi sur les marchés publics.

Une recommandation a été adressée également aux deux Commissions des transports et des télécommunications pour qu'une discussion de fond soit menée sur la sécurité

des voyageurs qui attendent sur les quais de gare, cette problématique ne touchant pas uniquement les gares situées le long des axes du Saint-Gothard et du Lötschberg, mais tout le réseau ferroviaire de Suisse.

En conclusion et à la lumière du rapport, force est de constater que cet important chantier – le défi de la NLFA – est parfaitement maîtrisé et qu'il convient d'en remercier tous les acteurs: le DETEC et sa cheffe, la conseillère fédérale Leuthard, les ingénieurs et les employés de l'Office fédéral des transports et d'ATG, la Délégation de surveillance de la NLFA et, surtout, les travailleurs qui sont sur le terrain et qui prennent des risques quant à leur intégrité physique et leur santé.

Hadorn Philipp (S, SO), für die Kommission: Gerne stelle ich Ihnen heute den Tätigkeitsbericht der Neat-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte 2013 vor. Der Bericht umfasst im Wesentlichen die Berichtsperiode des vergangenen Jahres, ebenfalls auch das erste Quartal des laufenden Jahres. Aktuelle Ereignisse der vergangenen Wochen und Monate, welche uns in den kommenden Monaten noch intensiv weiterbeschäftigen, sollen dem Rat hier ebenfalls nicht vorenthalten werden.

Die Neat-Aufsichtsdelegation setzt sich aus je zwei Mitgliedern der Finanzkommissionen, der Geschäftsprüfungskommissionen und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte zusammen. Unterstützt werden wir vom Sekretariat der parlamentarischen Aufsicht über Finanzen und Alptransit.

Im Rahmen der parlamentarischen Oberaufsicht hat die Neat-Aufsichtsdelegation zu beurteilen, ob und wie der Bundesrat seine Aufsichtsfunktionen über den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale wahrnimmt. Unsere Oberaufsicht erfolgt selektiv und setzt Schwerpunkte. Die Neat-Aufsichtsdelegation hat gesetzlich definierte Handlungsinstrumente. Sie kann zu Beratungsgegenständen der parlamentarischen Kommissionen Anträge stellen und zu diesen auch wiederum Stellung nehmen. Ebenfalls können Empfehlungen an die Behörden abgegeben werden, was auch das am häufigsten genutzte Instrument der Neat-Aufsichtsdelegation ist. Empfehlungen wie auch Stellungnahmen werden veröffentlicht, sofern dem keine schützenswerten Interessen entgegenstehen. So umfasst auch der Bericht zur vorliegenden Berichtsperiode die wesentlichen Projektentwicklungen der Neat in den Bereichen Leistungen, Kosten, Finanzen, Termine und Risiken. Er stützt sich daher auf die Feststellungen, Risikoabschätzungen und Beurteilungen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und bewertet all dies aus der Perspektive der Oberaufsicht.

Zu den Projekten: Insgesamt verlaufen die Arbeiten am Gotthard-Basistunnel im Rahmen des Zeitplans, die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wird unverändert auf Dezember 2016 prognostiziert. Mit dem Projektfortschritt hat sich die Sicherheit bezüglich der Einhaltung von Terminen und Kosten weiter erhöht. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme bestehen jedoch bei der Bahntechnik und den Inbetriebsetzungsarbeiten immer noch Risiken.

Ein Teil der gelieferten und eingebauten Entwässerungsrohre im Gotthard-Basistunnel entspricht nicht den werkvertraglichen Anforderungen an die Dauerhaftigkeit. Ein Ausbau steht aufgrund der Untersuchungsergebnisse eines durch die Alptransit Gotthard AG (ATG) eingesetzten Sachverständigen nicht zur Diskussion. Zurzeit laufen Verhandlungen zwischen der ATG und den Vertragspartnern betreffend die von der ATG eingereichte Mängelrüge. Die Neat-Aufsichtsdelegation wird die weitere Entwicklung aufmerksam weiterverfolgen.

Zum Ceneri-Basistunnel: Einer der zentralen Schwerpunkte für die Oberaufsicht war in der Berichtsperiode die Vergabe der Bahntechnik für den Ceneri-Basistunnel. Bereits im Rahmen der Ausschreibung hat die Neat-Aufsichtsdelegation auf die hohen Termin- und Kostenrisiken hingewiesen, die sich aus einem blockierten Vergabeverfahren für den Ceneri-Basistunnel ergeben könnten. Nach der Vergabe von zwei Bahntechnik-Losen im August 2013 wurde gegen beide Be-



schwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Das Gericht gewährte beiden die aufschiebende Wirkung. Ende 2013, nach Gewährung der aufschiebenden Wirkung, richtete die Neat-Aufsichtsdelegation eine Empfehlung an das UVEK. Sie verlangte von der Vorsteherin zu prüfen, auf welche Weise das Departement zu einem raschen Abschluss des Vergabeverfahrens beitragen könne. Sie sprach sich zudem dafür aus, dass die seit 2009 sistierte Revision des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen rasch wieder aufgenommen werden sollte. Mitte April 2014, nach der teilweisen Gutheissung der Beschwerden durch das Bundesverwaltungsgericht und dem Abbruch der Ausschreibung und nach dem Neuaußschreibungentscheid des Verwaltungsrates der ATG, sind die Termin- und Kostenrisiken, die durch den Bund getragen werden, erheblich gestiegen.

Die Neat-Aufsichtsdelegation zeigte sich anlässlich ihrer Apriltagung über die Situation sehr besorgt und erkannte dringenden Handlungsbedarf. Dem BAV gegenüber brachte sie zum Ausdruck, dass sie die weiteren Schritte im Rahmen seiner operativen Projektaufsicht und -steuerung eng begleite. Ferner forderte sie das BAV schriftlich auf, dafür zu sorgen, dass die ATG alle möglichen Szenarien, deren Auswirkungen auf Kosten und Termine sowie alle erforderlichen Massnahmen zur Minimierung der Risiken detailliert und verlässlich abklären und diese in einem schriftlichen Bericht zuhanden der Neat-Aufsichtsdelegation festhalten würde.

Neben den Abklärungen der ATG erwartet die Neat-Aufsichtsdelegation im Bericht auch eine Beurteilung des BAV aus der Perspektive der Projektaufsicht. Diese soll Auskunft geben, ob aus Sicht des BAV der geplante Termin für die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels eingehalten werden kann, mit welchen Risiken und Auswirkungen eine Verschiebung verbunden wäre und wie sich allfällige Mehrkosten auf die Endkostenprognose des BAV für die Neat auswirken würden. Der Bericht wird im kommenden August vorliegen und von der Neat-Aufsichtsdelegation an deren ordentlicher Sitzung vom 26./27. August 2014 behandelt. Seitens der Oberaufsicht wird die Neat-Aufsichtsdelegation die Neuvergabe der Bahntechnik-Lose – das sind die letzten grossen Lose der Neat – weiterhin mit hoher Aufmerksamkeit begleiten. Sie hat zudem beschlossen, ihre Erkenntnisse aus den grossen Neat-Vergaben im Rahmen der anstehenden Revision des Beschaffungsrechts des Bundes einzubringen.

Bezüglich Arbeitsbedingungen und Arbeitssicherheit stellt die Neat-Aufsichtsdelegation eine weiterhin gute Situation fest. Die betroffenen Stellen setzen die nötigen Massnahmen konsequent um, neuen Risiken wird in angemessener Weise Rechnung getragen.

Der im Gotthard-Basistunnel angelaufene Versuchsbetrieb mit hohen Zuggeschwindigkeiten und die zunehmende Komplexität der Bauabläufe am Ceneri führen zu neuen Unfallgefahren und stellen die Verantwortlichen bezüglich Arbeitssicherheit vor grosse Herausforderungen. Der Unfallprävention ist von allen Beteiligten weiterhin höchste Priorität einzuräumen.

Die Neat-Aufsichtsdelegation hat mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass das BAV seine Kostenprognose für die Neat im Jahre 2013 um 185 Millionen Franken auf 18,5 Milliarden Franken senken konnte. Dies ist auf zwei gegenläufige Faktoren zurückzuführen.

Einerseits hat die Summe aller Kostenprognosen der Ersteller im Jahre 2013 um 78 Millionen auf 17,973 Milliarden Franken zugenommen, nachdem diese Summe im vergangenen Jahr um 72 Millionen reduziert werden konnte. Auf der Achse Gotthard sind 39 Millionen, bei den Streckenausbauten Achse Gotthard 36 Millionen, bei der Achse Lötschberg 1,5 Millionen und bei den Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau 1,5 Millionen Franken Mehrkosten zu verzeichnen. Während die Kostenprognose des Gotthard-Basistunnels um 19 Millionen reduziert werden konnte, sind beim Ceneri-Basistunnel Mehrkosten von 58 Millionen in der Prognose enthalten.

Andererseits konnte das BAV aufgrund einer günstigeren Risikoeinschätzung seinen Risikozuschlag um 263 Millionen

Franken reduzieren. Weitere gewichtige Faktoren sind Mehrkosten bei der Vergabe und Ausführung, geologisch oder bautechnisch bedingte Änderungen sowie Verbesserungen für die Bevölkerung und die Umwelt.

Bei der Neat-Achse Lötschberg konnten seit 1998 durch Projektoptimierungen vom BAV anerkannte Kompensationen im Umfang von gut 126 Millionen Franken, das sind 3 Prozent der Kostenprognose Achse Lötschberg, realisiert werden. Bei der Achse Gotthard waren es Kompensationen im Umfang von 366 Millionen Franken, das sind 2,8 Prozent. Gut die Hälfte der gesamten Kompensationen von 492 Millionen Franken entfallen auf den Gotthard-Basistunnel, ein Viertel auf die Achse Lötschberg, 13 Prozent auf den Ceneri-Basistunnel und 10 Prozent auf die Streckenausbauten Achse Gotthard.

Die Neat-Aufsichtsdelegation teilt die Einschätzung des BAV, dass Kompensationen nur noch im geringen Ausmass möglich sind. Sie erwartet von den Projektverantwortlichen trotz des teilweise fortgeschrittenen Projektstands, bei Bau, Ausrüstung, Bahntechnik, Inbetriebsetzung, Betriebsvorbereitung und Bahnstromversorgung weiterhin, dass sie Optimierungen prüfen und diese umsetzen, auch wenn es sich im Vergleich zu den Gesamtkosten der Bauwerke um kleine Beträge handelt.

Ende 2013 weist die Risikoanalyse des BAV für das Gesamtvorhaben Neat ein Chancenpotenzial, also mögliche Einsparungen, von rund 0,7 Milliarden Franken aus – im Vorjahr war es noch 1 Milliarde Franken. Sie weist ein Gefahrenpotenzial, also mögliche Mehrkosten, von rund 0,4 Milliarden Franken aus – im Vorjahr waren es 0,5 Milliarden Franken. Gegenüber dem Vorjahr schätzt das BAV das Chancenpotenzial um 0,3 Milliarden Franken und das Gefahrenpotenzial um 0,1 Milliarden Franken geringer ein.

Der vom Parlament beschlossene Neat-Gesamtkredit beträgt seit Herbst 2008 unverändert 19,1 Milliarden Franken. Davon hat der Bundesrat 1,42 Milliarden Franken des Verpflichtungskredits «Achse Gotthard» und 340 Millionen Franken des Verpflichtungskredits «Reserven» noch nicht freigegeben. Das BAV geht weiterhin davon aus, dass die Neat unter Berücksichtigung von Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen bis zum Projektabschluss rund 24 Milliarden Franken – das ist der effektive Preisstand – kosten wird. Die Neat-Aufsichtsdelegation erachtet diese Schätzung aus heutiger Sicht nach wie vor als plausibel.

Für eine wirkungsvolle Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene kommt den Zufahrtsstrecken zur Neat grosse Bedeutung zu. Bei den Nordzufahrten erweisen sich die zahlreichen Forderungen nach Verbesserungen in der Linienerfahrung sowie die immer noch fehlenden Finanzierungsvereinbarungen für einzelne Abschnitte als grösster Risikofaktor für Verzögerungen. Die Neat-Aufsichtsdelegation hat im letztjährigen Tätigkeitsbericht ihre Skepsis zum Ausdruck gebracht, ob das Ziel 2025 erreicht werden kann. Die Entwicklungen im Jahr 2013 vermögen diese Bedenken nicht zu zerstreuen.

Bezüglich der Südanschlüsse nahm die Neat-Aufsichtsdelegation zur Kenntnis, dass die vom Parlament verabschiedete Botschaft zum 4-Meter-Korridor es ermöglichte, mit Italien eine Finanzierungsvereinbarung für die Luino-Linie abzuschliessen. Damit wurde eine wichtige Voraussetzung für die Weiterführung des 4-Meter-Korridors bis zu den Verladetermins in Italien geschaffen.

Damit bleibt mir nur noch, für die gute Zusammenarbeit mit allen Involvierten dieses eindrücklichen Jahrhundertprojektes zu danken. Es zeigt sich, wie durch ein gutes Zusammenspiel unzähliger Menschen, Betriebe und Behörden Ergebnisse erzielt werden können, welche unsere Gesellschaft langfristig prägen werden.

Carobbio Guscetti Marina (S, TI): Con il nuovo tunnel ferroviario di base la Svizzera ha deciso di puntare su un futuro ecologico e parsimonioso nell'uso delle risorse. Deve però portare avanti, di conseguenza, una politica che dà seguito a queste decisioni. Quindi, accanto alla necessità di diminuire il traffico pesante su strada, la completa realizzazione della

trasversale alpina è la risposta alla costruzione di un secondo tunnel autostradale, non necessario, perché se costruito aprirebbe le porte ad una valanga di camion in transito attraverso il nostro Paese, vanificando questo lungimirante progetto.

Per raggiungere gli obiettivi di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, il tunnel di base deve essere completato e i grossi rischi, che sono stati evocati dalla delegazione per quanto riguarda la tecnica ferroviaria e la messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo e soprattutto per quanto riguarda i lavori di scavo e l'aggiudicazione della tecnica ferroviaria della galleria di base del Ceneri, devono essere rapidamente affrontati.

Come sappiamo, l'apertura della galleria di base del Gottardo è prevista per il 2016. Come evidenzia la delegazione, «i lavori progrediscono secondo i piani e la messa in esercizio è tuttora prevista per il dicembre 2016», con anche la «certezza che le scadenze e i costi saranno rispettati». Lo stesso però non si può dire per il tunnel di base del Ceneri. Alla metà di marzo 2014 il Tribunale amministrativo federale ha in parte accolto due ricorsi contro le decisioni di aggiudicazione dei lotti di tecnica ferroviaria per questa galleria. Di conseguenza sono state interrotte le due procedure di aggiudicazione in corso e si è deciso di indire una nuova gara d'appalto. I responsabili prevedono ancora che la galleria di base del Ceneri entri in esercizio nel 2019, ma i rischi relativi alle scadenze e ai costi sono sensibilmente aumentati.

Nel suo rapporto la delegazione giustamente esprime preoccupazione. Si attende che i responsabili del progetto esaminino tutti i possibili scenari. Evidentemente, da parte nostra ci aspettiamo che anche il Consiglio federale, il dipartimento competente e l'Ufficio federale dei trasporti esaminino questa situazione, facciano tutto il necessario e assumano i provvedimenti necessari per diminuire i rischi. Anche perché, accanto ai problemi del tunnel di base del Ceneri, non meno preoccupante, anzi, è il mancato raggiungimento degli obiettivi di trasferimento del traffico merci su rotaia. Già con l'apertura del tunnel di base del Gottardo da fine 2016 sarà disponibile un notevole potenziale di trasporto supplementare anche per le merci. Quindi, dal 2019/20 con il tunnel del Ceneri si farà un ulteriore balzo in avanti, passando a 260 tracce al giorno. Se consideriamo anche il Lötschberg, l'anno scorso sui due assi ferroviari Gottardo e Lötschberg sono transitati circa 26 milioni di tonnellate di merci, il che equivale ad un grado di sfruttamento del potenziale teorico solo del 60 per cento circa.

Nel 2020 avremo una capacità di trasporto di almeno 40 milioni di tonnellate, ossia almeno una volta e mezzo tanto. Considerato che oggi nel traffico stradale attraverso le Alpi svizzere transitano circa 14 milioni di tonnellate, per soddisfare il fabbisogno di trasferimento basta trasferire sulla ferrovia circa la metà di questo volume di traffico. Quindi, grazie alla trasversale alpina dal 2020 circa avremo un potenziale più che doppio rispetto alle necessità di trasferimento accertate.

E quindi fuorviante affermare che l'obiettivo di trasferimento è illusorio e non può essere raggiunto. Semmai vale proprio il contrario: il potenziale quantitativo per il trasferimento è abbondantemente disponibile. Spetta alla politica adottare gli strumenti per far sì che la trasversale alpina sia debitamente sfruttata, anche e soprattutto per raggiungere finalmente l'obiettivo di trasferimento.

Signora consigliera federale, purtroppo oggi si deve constatare che questa volontà politica il Consiglio federale l'ha persa per strada, privilegiando il raddoppio del Gottardo stradale e rinviando a non si sa quando l'adozione di misure incisive. Basti ricordare la Dichiarazione di Lipsia del 2012, in cui il Consiglio federale, per il tramite della consigliera federale dei trasporti, ha siglato un accordo che rinvia a dopo il 2025/30 l'introduzione di un sistema di gestione limitativo del traffico pesante. Della consigliera federale mi aspetto delle risposte a quello che ho detto – non mi ascolta, ma mi aspetto delle risposte.

Esprimo quindi il mio grande apprezzamento per gli sforzi fatti e per i risultati ottenuti dal Parlamento e dal governo nel

realizzare questa importante e grandiosa opera della rete Alptransit. Esprimo però anche una forte critica al governo per non aver profuso uno sforzo altrettanto marcato e coerente atto a sfruttare fra pochi anni gli enormi potenziali che ci offrirà questo progetto, in particolare rafforzando la politica di trasferimento. Ringrazio la delegazione e mi dispiace che la consigliera federale forse è stata poco attenta a quello che ho detto. Non so se ha sentito le mie domande, gliene ho fatte diverse. So che capisce l'italiano e su un tema così importante, come quello della politica di trasferimento, mi sarei forse aspettato un po' più di attenzione.

Regazzi Fabio (CE, TI): La collega Carobbio Gussetti ha approfittato di questa occasione per piazzare uno spot contro la soluzione del completamento del tunnel del Gottardo, sostenuto dal Consiglio federale. La mia domanda è la seguente: visto che questa soluzione comunque non prevede un aumento della capacità, non si capisce – e vorrei magari che la collega ce lo spiegasse – come questa soluzione potrebbe mettere in discussione la politica di trasferimento che peraltro anch'io sostengo.

Carobbio Gussetti Marina (S, TI): Collega Regazzi, in politica si può raccontare di tutto. Ma non so a quante persone lei vuol far credere che alla fine ci saranno due tunnel con quattro corsie che non verranno tutte utilizzate. La seconda galleria avrà delle conseguenze disastrate e molto gravi per i trasporti, per il Ticino, per l'Arco alpino; si registrerà un importante aumento del traffico.

Müller Thomas (V, SG): Es gibt eine erfreuliche Nachricht im Neat-Bericht 2013: Die Kostenprognose für das Gesamtprojekt konnte um 185 Millionen Franken reduziert werden, das heißt auf jetzt noch 18,5 Milliarden Franken. Gleichzeitig nehmen die Kostenrisiken mit dem Baufortschritt ab. Es gibt aber auch eine unerfreuliche Nachricht, und zwar die Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes vom 14. März 2014 betreffend die Aufhebung der Vergabe der Bahntechnik für den Ceneri-Basistunnel. Aus unserer Sicht kann der Alptransit Gotthard AG (ATG) im Zusammenhang mit diesen Urteilen kein Vorwurf gemacht werden. Die Urteile mit den Erwägungen zu den Eignungskriterien sind aber doch sehr speziell und nicht nachvollziehbar. Die ATG hatte vorher in rund 200 Vergaben nie Probleme mit Eignungskriterien; sie hatte insbesondere für den Gotthard-Basistunnel die genau gleichen Eignungskriterien angewendet wie bei der Vergabe der Bahntechnik für den Ceneri-Basistunnel. Das Ganze sieht also schon etwas eigenartig aus – als wollte das Bundesverwaltungsgericht hier den Rest der Schweiz lehren, wie Vergabe- bzw. Eignungskriterien auszulegen sind.

Bei allem Respekt vor der Gewaltenteilung muss es der Politik erlaubt sein, das Bundesverwaltungsgericht an seine eigene Verantwortung zu erinnern. Aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes droht volkswirtschaftlicher Schaden. Die Vergabe der Bahntechnik beim Ceneri-Basistunnel ist blockiert, beide Anbieter im laufenden Verfahren haben die Entscheide ans Bundesgericht weitergezogen. Die Beendigung des jetzigen Ausschreibungsverfahrens ist durch eine einstweilige Verfügung blockiert. Dies kann letztlich zu einer Verzögerung der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels führen, und damit entsteht volkswirtschaftlichen Schaden.

Wir müssen uns für die Zukunft überlegen, ob wir die Vergabekriterien im öffentlichen Vergaberecht nicht noch enger, noch präziser formulieren wollen, um dem Bundesverwaltungsgericht richterlichen Ermessens- und Interpretationsspielraum zu nehmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich möchte zuerst meinerseits der Neat-Aufsichtsdelegation für ihre kritische Begleitung dieses grossen Projektes und die Berichterstattung danken. Mit jedem Jahr, in dem wir jetzt Erfahrung sammeln, hat sich meines Erachtens diese Struktur der Aufsicht sehr bewährt. Es gibt diese politisch abgestützte Form von «checks and balances», die schlussendlich hilft, sich stetig zu verbessern



und die Kontrolle in konstruktiver Art und Weise auszuüben. Ich nehme natürlich auch erfreut zur Kenntnis, dass wir weiterhin sowohl finanziell als auch in zeitlicher Hinsicht auf Zielkurs sind.

Der Neat-Gesamtkredit konnte um 185 Millionen Franken gesenkt werden, was den Steuerzahler freuen wird. Das federführende Bundesamt für Verkehr rechnet deshalb neu mit Endkosten von 18,5 Milliarden Franken, Preisstand 1998. Die Reduktion basiert auf der aktuellen Kosteneinschätzung und einer Risikoanalyse für das Gesamtvorhaben Neat per 2013. Zudem hat sich auch, wie Sie gehört haben, das Gefahrenpotenzial möglicher Mehrkosten gegenüber dem Vorjahr weiter verringert.

Beim Ceneri-Basistunnel haben wir bezüglich der Kosten nach wie vor ein Gefahrenpotenzial beim Baugrund. Ein weiteres Gefahrenpotenzial liegt bei der Ausrüstung, namentlich bei der Bahntechnik. Sie kennen zudem die Terminrisiken, die bei der Nachweisplanung der ATG für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels bestehen. Was den Ceneri-Basistunnel betrifft, haben sich die Gefahren für eine Terminverzögerung durch die diversen Verfahren im Zusammenhang mit der Vergabe der Bahntechnik deutlich erhöht. Zeitlich können wir dennoch festhalten, dass die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels weiterhin für Dezember 2016 geplant ist. Wir sind bereits an der Planung der Festivitäten. Mit ersten Versuchsfahrten wurde mittlerweile begonnen. Des Weiteren wurden die Arbeiten zur Planung der Eröffnungsfeier in Angriff genommen.

Beim Ceneri-Basistunnel halten wir unverändert an der Eröffnung im Dezember 2019 fest. Auch wenn der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichtes vom März die Beschwerden gegen die Vergabe der Bahntechnik teilweise gutgeheissen hat und damit die Gefahr einer Terminverzögerung impliziert ist, sind wir daran, mit der Alptransit Gotthard AG raschestmöglich eine Neuaußschreibung vorzunehmen und eben den zeitlichen Fahrplan einzuhalten.

Die beiden vor dem Bundesverwaltungsgericht unterlegenen Konsortien haben auch beschlossen, den Entscheid an das Bundesgericht weiterzuziehen. Gleichzeitig haben verschiedene Bewerber gegen den Entscheid der Alptransit Gotthard AG zum Abbruch des Verfahrens Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Zu allfälligen Auswirkungen auf die geplante Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2019 sowie zu den finanziellen Konsequenzen können aufgrund dieser vielfältigen Beschwerden der beteiligten Partner derzeit noch keine verbindlichen Angaben gemacht werden. Wir werden, Frau Nationalrätin Carobbio, mit dem BAV bis Ende Juni dieses Jahres eine detaillierte Zusammenstellung der möglichen Szenarien zuhanden der Neat-Aufsichtsdelegation ausarbeiten lassen, damit wir wissen, was diese hängigen Beschwerden konsequenterweise auch für den Fahrplan mit den verschiedenen Szenarien finanziell bedeuten. Insbesondere im Zentrum stehen natürlich der geplante Inbetriebnahmetermin für den Ceneri-Basistunnel und die Mehrkosten bezüglich der Endkostenprognose für die Neat.

Ich bin sehr froh, dass man, wenn es international um die Neat geht, insbesondere bei der deutschen Rheintalstrecke Fortschritte gemacht hat. Es gibt dort nach wie vor pendente Forderungen der betroffenen Regionen, von Bürgerinnen und Bürgern, punkto Lärm. Mit mutmasslichen Mehrkosten von 1 Milliarde Euro sind immer noch 200 000 Einsprachen hängig, vor allem im Bereich Lärmschutz. Das macht uns nach wie vor Sorgen. Immerhin hat das deutsche Bundesministerium kürzlich positive Impulse ausgesendet, indem es den Ausbau der Neat-Zubringerstrecke in Deutschland höher priorisiert hat.

Um die Weiterführung des 4-Meter-Korridors auf der südlichen Zulaufstrecke zur Neat zu gewährleisten, habe ich mich im vergangenen Jahr mit dem italienischen Kollegen Maurizio Lupi einigen können, damit wir eben auch dort Ende Januar 2014 mit der Unterzeichnung des detaillierten Kosten- und Abwicklungsabkommens die Südanschlüsse sicherstellen konnten. Die Details der Finanzierungsmodalitäten und der Projektüberwachung werden nun noch in einem

separaten Abkommen zwischen dem BAV und dem italienischen Infrastrukturbetreiber RFI abgeschlossen werden. Die Kommissionssprecher haben Sie auch über die Tatsache informiert, dass das 4-Meter-Korridor-Gesetz nun per 1. Juni 2014 in Kraft ist. Auch das ist ein zusätzlicher Meilenstein punkto Anbindung an die internationale Nord-Süd-Achse im Güterverkehr, und es ist nochmals ein Meilenstein in unserer Verlagerungspolitik.

Vielleicht noch eine Information zum Bahnhof Altdorf: Der Bahnhof Altdorf soll ja zu einem Kantonsbahnhof ausgebaut werden, wo inskünftig auch Fernverkehrszüge halten werden. Es hat sich gezeigt, dass die Finanzierung des Kantonsbahnhofs Altdorf über den Neat-Kredit nicht gerechtfertigt wäre, da dieser für den eigentlichen Betrieb der Neat nicht notwendig ist. Wir werden nun aber alternative Finanzierungslösungen aufzeigen, damit wir auch dieses Element für den Kanton Uri berücksichtigen können – obwohl vielleicht Flüelen auch ein guter, ein kostengünstigerer Ort gewesen wäre, aber das überlassen wir den Urern – und damit wir diesen Standort bedienen können. Insofern sind wir auch hier auf gutem Weg.

Noch zu Frau Nationalrätin Carobbio: Wir haben ja mit dem Verlagerungsbericht erneut aufgezeigt, dass der Bundesrat die Verlagerungspolitik mit aller Konsequenz weiterführt, aber das im Gesetz festgelegte Ziel quantitativer Natur auch mit diesen zusätzlichen Massnahmen nicht erreicht werden kann. Wir stellen aber ebenso erfreut fest, dass auch auf europäischer Ebene von der Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene nicht nur geredet wird, sondern dass es auch dort immer mehr Massnahmen gibt. Wir haben immer gesagt: Uns hilft eigentlich jetzt vor allem der internationale Zubringer, und dort muss auch ein Umdenken stattfinden. Dort müssen, insbesondere auf der Nord-Süd-Achse, mit Terminalausbauten, mit dem Ausbau bei Rotterdam und Genua die Infrastrukturen «gezimmert» werden. Weiter sollten auch finanzielle und andere Anreize die Logistiker doch dazu bewegen, diesen Verlagerungsprozess vorzunehmen. Da wird uns die Zunahme der Mobilität in den nächsten Jahren Recht geben, wenn wir sagen, dass diese Verlagerungspolitik auch für das übrige Europa ein Modell sein wird.

Voilà – das waren meinerseits die aktuellen Ausführungen. Nochmals herzlichen Dank an die Kommission für die von ihr geleistete wichtige Arbeit.

Regazzi Fabio (CE, TI): Signora consigliera federale, evidentemente siamo preoccupati per quello che riguarda la situazione dei possibili ritardi al Ceneri – ma seguiremo gli sviluppi.

Per quel che riguarda invece il corridoio di 4 metri prendiamo positivamente atto degli sviluppi che ci sono stati. La domanda è la seguente: per quello che riguarda le stazioni di trasbordo in Italia – un tassello fondamentale per la politica di trasferimento – si sta muovendo qualcosa, ci sono delle prospettive di trovare delle soluzioni in tempi ragionevoli?

Leuthard Doris, consigliera federale: Sì, penso che dopo aver firmato questo memorandum of understanding con il ministro Lupi avremo veramente una collaborazione tecnica con risultati positivi. Aspetto ancora il contratto dell'UFT con la RFI, quest'estate, con dati concreti sul finanziamento che continua e sullo sviluppo della costruzione. Penso veramente che per il momento il rapporto con l'Italia sia costruttivo.

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Die Kommission beantragt, vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

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