



12.005

**Oberaufsicht
über den Bau
der Neat im Jahre 2011.
Bericht**

**Haute surveillance
sur la construction
de la NLFA en 2011.
Rapport**

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 12.06.12 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.06.12 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Präsident (Altherr Hans, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten. Die Finanzkommission beantragt, vom Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation vom 25. April 2012 Kenntnis zu nehmen.

Jenny This (V, GL), für die Kommission: Die Neat ist heute in terminlicher und finanzieller Hinsicht nach sämtlichen Korrekturen, die wir vorgenommen haben, auf Kurs. Beim Bau des Ceneri-Basistunnels ergibt sich zurzeit ein Rückstand von rund sechs Monaten. Die Neat-Aufsichtsdelegation verlangt nun ein revidiertes, d. h. ein angepasstes Bauprogramm per Ende Dezember 2012. In diesem Programm sollen die Konsequenzen respektive die allfälligen Massnahmen aufgezeigt werden. Allerdings, und das möchte ich ausdrücklich vermerken, ist ein solcher Verzug nicht zu dramatisieren und beim Beginn von Tunnelarbeiten nichts Aussergewöhnliches. Mit fortlaufendem Arbeitsfortschritt werden auf Linienbaustellen solche Rückstände in aller Regel wieder problemlos aufgeholt. Zur Erinnerung: Ende 2019 sollte der Ceneri in Betrieb genommen werden.

Zur Projektorganisation: Die NAD begrüsst ausdrücklich die Fokussierung auf die Inbetriebnahme. Hier sind sowohl die Erbauer wie auch die Betreiber gefordert, weil Wünsche der Betreiber immer auch wieder mit Kosten verbunden sind und die Technik und der Fortschritt auch nicht vernachlässigt werden dürfen.

Bezüglich der Zulaufstrecken mit den notwendigen Eckhöhen von 4 Metern – darüber haben wir bereits diskutiert – sind in der Planung wie auch in der Ausführung massive Anstrengungen notwendig. Ich habe jetzt auch gehört, dass man nach dem neuesten Stand der Technik versucht, die Waggonen herunterzusetzen. Das wäre eine geniale und die einfachste Lösung. Ob uns das gelingt, wird die Zukunft weisen.

Zu den Projektkosten: Der ursprünglich dem Volk vorgelegte Kredit betrug 12,18 Milliarden Franken. Laut Kostenprognosen betragen sie nun teuerungsbereinigt 18,6 Milliarden Franken. Die Kostenprognosen haben sich also in den letzten vier Jahren nicht mehr verändert, aber trotzdem fallen die Kosten total um 53 Prozent höher aus als der Betrag, den wir ursprünglich bewilligt haben. Die Erbauer machen nun wie immer verschiedene Gründe dafür verantwortlich: einerseits Projektanpassungen, andererseits Misserfolge bei der Vergabe. Da möchte ich auf den Umstand hinweisen, dass sämtliche Arbeiten international ausgeschrieben worden sind. Der Kampf um die Aufträge in der Schweiz ist ruinös und unerbittlich geführt worden. Es gibt europaweit nur wenige Grossaufträge, die noch günstiger vergeben werden konnten. Hier hat der Markt ausserordentlich gut gespielt, und alle Multis europaweit wollten mit dieser Neat in der Schweiz Fuss fassen, kostete es teilweise, was es wollte.

Zu den Nachforderungen: Beim Lötschberg-Basistunnel wurden rund 166 Millionen Franken oder 38 Prozent der Nachforderungen als berechtigt anerkannt. Bei diesen Nachforderungen zählt jeweils auch die Frage, ob die projektierenden Ingenieure ihre Aufgaben nach den Regeln der Baukunst wahrgenommen haben oder ob sie auf das Prinzip Hoffnung bzw. Schätzung abgestellt haben. Im anspruchsvollen Teilabschnitt Faido/Bodio hat sich die Prognose seit 1998 um 822 Millionen verschlechtert. Das war vor allem geologiebedingt.

Zu den Einsparungen: Solche konnten leider nur in sehr bescheidenem Masse wahrgenommen werden. Sie





betragen beim Lötschberg 126 Millionen oder 3 Prozent. Auf der Achse Gotthard waren es 469 Millionen Franken oder 3,8 Prozent.

Zu Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen: Ende 2011 betrugen die aufgelaufenen Finanzierungskosten, unabhängig der Projektkosten, 4,18 Milliarden Franken, davon machten die Teuerung 3,31 Milliarden, die Bauzinsen 173 Millionen, die Mehrwertsteuer 693 Millionen Franken aus. Zur Erinnerung: Bei einer Volksabstimmung sind Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen jeweils nicht enthalten, weil diese schlichtweg nicht vorausgesagt werden könnten. Das bleibt vielmals auf der Strecke. Man hat dann Totalkosten von zum Beispiel 24 Milliarden, aber effektiv spricht man natürlich nur von 18 Milliarden, weil die anderen Kosten ja nicht in den Kostenprognosen bzw. in den Unterlagen zur Volksabstimmung enthalten sind.

Ebenfalls hat man ein Büro mit einer Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen der Neat beauftragt. Es ist dann herausgekommen, was wir alle schon geahnt haben. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist sehr, sehr hoch.

Zu den Gesamtterminen: Der Gotthard-Basistunnel wird rund ein Jahr früher fertig sein. Grundsätzlich ist das erfreulich. Wir halten aber fest, dass durch diese Beschleunigungsmassnahmen keine Mehrkosten erwachsen dürfen. Das wäre wirklich nicht angebracht.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, den Jahresbericht der Neat-Aufsichtsdelegation positiv zur Kenntnis zu nehmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich möchte meinerseits der Neat-Aufsichtsdelegation für die Berichterstattung zuhänden der Finanzkommission, der Finanzdelegation, der GPK und

AB 2012 S 588 / BO 2012 E 588

der KVF danken. Der Bundesrat hat von diesem Bericht gerne Kenntnis genommen. Er ist der Meinung, dass die NAD wirklich eine wichtige Aufgabe erfüllt, indem sie dieses Bauwerk mit einem Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken konstruktiv und kritisch begleitet und mit ihrer Oberaufsicht auch immer wieder die Risiken verringern konnte.

Die Kostenrisiken haben sich im Jahre 2011 weiter verringert, das ist sehr positiv. Das gelang einerseits durch den Abschluss der Ausbrucharbeiten im Gotthard-Basistunnel, andererseits durch die Bereinigung einer namhaften Nachforderung beim Los Bodio/Faido. Die grössten Risikofaktoren sind auch aus Sicht des Bundesrates beim Management der sehr komplexen Nahtstellen, beim Einbau der Bahntechnik und bei den Arbeiten zur Inbetriebnahme auszumachen. Wichtig ist natürlich auch die rechtzeitige Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels. Insofern sind wir in regelmässigem Kontakt mit Condotte, der Bauunternehmung, die den Ceneri-Basistunnel erstellt. Es ist wichtig, dass wir da immer wieder die Erwartungen des Parlamentes – es sind letztlich die Erwartungen des Steuerzahlers – zum Ausdruck bringen.

Die volkswirtschaftlichen Studien haben bestätigt, dass mit der Neat tendenziell sogar bessere Renditewerte möglich sind, als in der Wirtschaftlichkeitsrechnung des BAV bisher angenommen worden ist. Das zeigt, dass diese Investition – ich erinnere Sie an die Diskussion, die Sie gerade vorhin geführt haben – in Kombination mit der Güterverlagerung und den Kapazitäten für den Personenverkehr auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen schafft. Es ist nicht nur eine Investition im Sinne der Verlagerungspolitik.

Offene Fragen, das haben Sie vorhin schon angetönt, gibt es bei den Zufahrtsstrecken zur Neat und somit bei deren Kapazitätsauslastung. Die Rentabilität hängt sehr stark davon ab, ob die wirkungsvollste Verlagerung des Güterverkehrs realisiert werden kann, indem der Bau der Zufahrtsstrecken rechtzeitig beendet wird. Die NAD hat ihre diesbezügliche Besorgnis kundgetan. Ich bin froh, wenn sich auch das Parlament in seinen Kontakten mit Deutschland und Italien immer wieder zu diesem Thema äussert.

Es ist wichtig, das Problem des Neat-Zubringers in Deutschland auf allen Ebenen anzusprechen und den politischen Einfluss geltend zu machen. Die Finanzierung der südlichen Zufahrtsstrecke ist – das habe ich schon vorhin erwähnt – nach wie vor nicht gesichert. Ich denke aber, dass wir in Bälde positive Entwicklungen verkünden können; wir stehen derzeit mit Italien in konstruktiven Gesprächen über die Thematik des 4-Meter-Korridors und der Terminals sowie eben auch der Luino-Linie. Das ist natürlich auch ein wichtiger Schritt, damit die Gotthardachse dann schlussendlich auch den bestmöglichen Nutzen erzielt.

Ich komme noch zu den Terminen. Herr Ständerat Jenny hat zu Recht auf die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels hingewiesen. Wir teilen die Auffassung der NAD, dass die Terminprognose nach wie vor aufrechterhalten werden kann, auch wenn die Risiken einer Verzögerung von bis zu drei Jahre bestehen. Wir glauben allerdings, in Abwägung der Erfahrungen bei der Baubeschleunigung des Gotthard-Basistunnels und der Bewältigung der technischen Schwierigkeiten, dass der Rückstand, der beim Ausbruch Richtung Norden entstanden ist, durch die Vortriebsarbeiten Richtung Süden aufgeholt werden kann. Es stimmt uns deshalb optimistisch, dass die Zielsetzung Ende 2019 auch beim Ceneri-Basistunnel erreicht werden kann. Aber auch



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2012 • Dreizehnte Sitzung • 14.06.12 • 08h15 • 12.005
Conseil des Etats • Session d'été 2012 • Treizième séance • 14.06.12 • 08h15 • 12.005



hier wird die NAD mit ihren Kontakten zur Alp Transit Gotthard (ATG) und den Betreibern weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

Zum Schluss möchte ich der NAD und vor allem auch der ATG danken, die eine hervorragende Arbeit verrichten; ich danke natürlich auch allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die diese Bauwerke in nicht immer einfachen Arbeitssituationen für uns bauen.

Vom Bericht wird Kenntnis genommen

Il est pris acte du rapport

