

Stellung, Aufgaben und Arbeitsweise des Stabes für Kontrolle und
Koordination (SKK) im Rahmen des AlpTransit-Projektes

Oktober 1991

Prof. Dr. E. Rühli
Dr. S. Sauter-Sachs

Inhaltsverzeichnis

Abschnitt A: Einleitung	2
1 Auftrag und Vorgehen.....	2
1.1 Auftrag.....	2
1.2 Vorgehen.....	2
2 Ausgangslage.....	2
2.1 Konzeption des Stabsorgans.....	2
2.2 Übergangslösung.....	3
2.3 Stellung der BLS.....	4
2.4 Stufen der Projektüberwachung und Koordination.....	4
Abschnitt B: Stellung des SKK im Institutionsgefüge	5
1 SKK und Chef EVED.....	5
2 SKK und BAV.....	7
3 SKK und VR SBB.....	8
● SKK und VR BLS.....	9
5 SKK und GD SBB.....	9
6 SKK und Direktion BLS.....	10
7 SKK und Achsen-Projektleitungen SBB/BLS.....	11
8 SKK und Gruppe für Gesamtkoordination (GK).....	11
9 SKK, PL-E und PL-B.....	12
Abschnitt C: Rolle und Stellung des SKK in wichtigen Entscheidungsabläufen	13
1 Projektierung.....	13
2 Verpflichtungskredite.....	15
3 Bauausführung.....	16
4 Controlling.....	17
5 Berichterstattung an das Parlament.....	19
Abschnitt D: Generelle Regelungen	19
● Wirkungsbereich des SKK.....	19
2 Grundsätzliche Arbeitsweise des SKK.....	20
Abschnitt E: Personelle Zusammensetzung des SKK	20
Abschnitt F: Zusammenfassung des Berichtes	25
1 Ziel des SKK.....	25
2 Aufgaben des SKK.....	25
2.1 Allgemein.....	25
2.2 Abgrenzung der Aufgaben des SKK gegenüber anderen Institutionen.....	25
2.3 Aufgaben des SKK im Rahmen der Entscheidungsabläufe.....	26
3 Kompetenzen des SKK.....	27
4 Verantwortlichkeiten des SKK.....	27
5 Zusammensetzung des SKK.....	27

Abschnitt A: Einleitung

1 Auftrag und Vorgehen

1.1 Auftrag

Mit Vertrag vom Juni 1991 (BAV-Auftrag Nr. 91.086) hat uns das Bundesamt für Verkehr beauftragt, im Hinblick auf die Einsetzung eines SKK zur Überwachung des AlpTransit-Projektes

- die Zuständigkeiten der an der Projektleitung beteiligten Instanzen sowie
- wichtige Entscheidungsabläufe zu klären.

Auf dieser Grundlage soll eine Verordnung betreffend die Projektüberwachung ausgearbeitet werden.

1.2 Vorgehen

Bei der Ausarbeitung dieses Berichtes stützten wir uns insbesondere:

- einerseits auf die einschlägige Botschaft und die Verhandlungsprotokolle der Eidg. Räte
- andererseits auf Gespräche mit Vertretern
 - der Eidg. Räte
 - des BAV
 - der Eidg. Finanzverwaltung
 - der GD der SBB und der BLS
 - der am Projekt direkt beteiligten Stellen der SBB und der BLS.

2 Ausgangslage

2.1 Konzeption des Stabsorgans

In der Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 23.5.90 ist u.a. auch die Schaffung einer Instanz für Koordination und Kontrolle des ganzen Vorhabens in Aussicht

gestellt worden. Deren Aufgaben und organisatorische Stellung wurden in der Botschaft grob skizziert.

Im Rahmen unseres ersten **Gutachtens** trat klar die Notwendigkeit zu Tage, die Eingliederung dieser Instanz in das Institutionengefüge sowie seine Aufgaben und Zuständigkeiten zu klären. Auch wurde vorgeschlagen, diese Instanz nicht an die Stelle des VR-SBB zu setzen, sondern als subsidiäres, übergeordnetes Organ zu betrachten.

Im Verlaufe der letzten Monate haben die **Eidg. Räte** bzw. ihre für das Projekt zuständigen Kommissionen die AlpTranist-Botschaft behandelt. Bezüglich des vorgesehenen Oberaufsichtsorgans wurden dabei folgende Präzisierungen angebracht:

- Die vorgesehene Instanz soll die Bezeichnung Stab für Kontrolle und Koordination tragen.
- Dieser Stab soll dem Chef EVED unterstellt sein und dessen Aufsichtsfunktion verstärken.
- Das Organ soll als Stab konzipiert sein, d.h. keine Weisungs- bzw. Anordnungsbefugnisse ausüben.
- Der Stab hat insbesondere folgende Aufgaben:
 - a) Er überwacht die Planung, Projektierung und Ausführung sowie die Inbetriebnahme der neuen Linien
 - b) Er überwacht Kosten und Termine
 - c) Er sorgt für die Koordination unter den Bahnen
 - d) Er berät den Bundesrat und das EVED und schlägt Massnahmen bei wesentlichen Abweichungen vor.
- In einer Verordnung des Bundesrates sollen die Zusammensetzung und die Aufgaben des Stabes geregelt werden.

Die nachfolgenden Erwägungen haben auf diesen Präzisierungen aufzubauen. Sie sollen als Grundlagen für die Ausarbeitung einer Verordnung betreffend den SKK dienen.

2.2 Übergangslösung

Der SKK kann mit dem Inkrafttreten des AlpTransit-Beschlusses (Bundesbeschluss A) eingesetzt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt steht

eine Übergangslösung in Kraft. Deren hauptsächlichsten organisatorischen Elemente sind:

- Das BAV als federführendes Amt
- Behördendelegationen (Gotthard, Lötschberg, Ostschweiz)
- Eine Gruppe für **Gesamtkoordination** (GK)
- Die **Projektleitung E** des BAV für die politische Entscheidungsvorbereitung
- Die **Projektleitung B** des BAV für die technische Projektführung
- Diverse **Fachkommissionen** im Bereiche der Projektleitung B
- Die **Projektorganisationen der SBB und der BLS** (Achsenprojektleitungen)
- Diverse nachgeordnete Instanzen

Diese Übergangsorganisationen wurden in angemessenem Umfange institutionalisiert (einschlägige Weisungen des EVED). Es ist zu prüfen, wie weit sie durch den SKK abgelöst werden soll.

2.3 Stellung der BLS

Im Gegensatz zur SBB ist die BLS als Privatbahn nicht unmittelbar in das Weisungssystem des Bundes eingefügt. Gemäss AlpTransit-Botschaft soll sich indessen die Tätigkeit des SKK auch auf die BLS erstrecken. Wir gehen davon aus, dass in den zu erstellenden Vereinbarungen zwischen Bund und BLS die dazu nötigen Rechtsgrundlagen (u.a. auch Einsichtsrecht der SKK in die Projektunterlagen der BLS) geschaffen werden.

2.4 Stufen der Projektüberwachung und Koordination

Der Kernauftrag an den SKK besteht in der Projektüberwachung und Koordination. Dabei ist klarzustellen, dass Koordinations- und Überwachungsaufgaben bezüglich des AlpTransit-Vorhabens auf mehreren Stufen angesiedelt sind. So z.B. auf Stufe

- Projektleitungen SBB und BLS
- Direktion, Generaldirektion und VR der Bahnen
- BAV
- EVED

- Bundesrat und Parlament

Was die Koordinations- und Überwachungsaufgaben des SKK anbetrifft, so sind diese eindeutig auf Stufe EVED einzureihen.

Die Projektkontrollen und das Projekt-Controlling auf Stufe SBB/BLS soll durch den SKK nicht dupliziert, sondern subsidiär und stufengerecht ergänzt werden. Hierbei muss der SKK auf den erwähnten vorgelagerten Kontrollen aufbauen können und den übergeordneten Gesichtspunkt der Stufe Departement zum Tragen bringen. Analog ist die Koordination zu sehen. Es handelt sich bezüglich der Bahnen um eine subsidiäre Gesamtkoordination auf Stufe EVED.

Die Überwachungsaufgaben des SKK ersetzen aber auch nicht die politische Oberaufsicht durch Bundesrat und Parlament. Bezüglich diesen hat der Stab zudienende Funktion.

Abschnitt B: Stellung des SKK im Institutionsgefüge

1 SKK und Chef EVED

Der SKK ist dem Chef EVED unterstellt und administrativ dem BAV angegliedert. Im Rahmen der zu erstellenden Verordnung des Bundesrates kann demnach der Chef EVED dem SKK Aufträge und Weisungen erteilen. Der SKK ist ausschliesslich dem Chef EVED zur Rechenschaft verpflichtet. *kein*

Der SKK übt seine Kontroll- und Koordinationsaufgaben grundsätzlich im Auftrag und an Stelle des Chefs EVED aus. Eine Delegation von Befugnissen des Chefs EVED an den SKK erfolgt nicht. Der SKK berichtet dem Chef EVED über die im Rahmen seiner Kontrolltätigkeit gemachten Feststellungen und beantragt ihm Massnahmen. In gleicher Weise kann er dem Chef EVED Koordinationsmassnahmen empfehlen. Ergeben sich daraus konkrete Aufträge und Weisungen an die am Projekt beteiligten Stellen, so werden diese vom Chef EVED bzw. in dessen Auftrag auf dem üblichen Dienstweg und in der üblichen Art und Weise erteilt.

Für alle im Rahmen der Kontroll- und Koordinationstätigkeit notwendigen Erhebungen kann der SKK aber direkt mit den zuständigen Instanzen verkehren. Im umgekehrten Sinne können alle am Projekt beteiligten Stellen sich direkt mit dem SKK in Verbindung setzen, um Informationen auszutauschen und Ratschläge einzuholen. **Förmliche Anträge, Berichterstattungen oder Klagen** sind indessen auf dem Dienstweg an den SKK zu richten.

Die im Verlaufe unserer Gespräche vorgebrachte Idee, dem SKK für das AlpTransit-Projekt auch die Funktion eines **Ombudsmannes** auf Departementsstufe zuzuordnen, an welchen sich jedermann frei wenden kann, ist abzulehnen. Dies würde zu einer unerwünschten Verwischung von Zuständigkeiten und zu Misstrauen führen. Es bleibt dem Chef EVED unbenommen, Klagen, die an ihn gerichtet werden, dem SKK zur Bearbeitung zu übertragen.

Im Bundesrat, im Parlament, gegenüber den Kantonen und in der Öffentlichkeit vertritt der Chef EVED das AlpTransit-Projekt. Er kann nach freiem Ermessen den Stab (bzw. dessen Präsidenten) beiziehen. Für die Kontakte des SKK gegenüber der Öffentlichkeit und den Medien gelten die gleichen Grundsätze, wie sie heute für die obersten Chefbeamten zu Anwendung gelangen.

Offizielle Anlaufstelle für die Kantone in den Belangen des AlpTransit-Projektes auf Stufe EVED ist das BAV. Dies schliesst die üblichen Arbeitskontakte der übrigen am Projekt Beteiligten (auch des SKK) zu den kantonalen Instanzen aber nicht aus.

Zu regelmässigen Besprechungen des Chefs EVED mit dem BAV und der GD SBB sollte der Präsident des SKK zugezogen werden, sofern Aspekte des AlpTransit-Projektes besprochen werden.

Der Chef EVED unterbreitet die an ihn gerichteten Anträge und Berichte betreffend das AlpTransit-Vorhaben vor seiner Entscheidung dem SKK zur **Stellungnahme**. Auf diese Weise kann der Stab die ihm zugedachte **Beratungsfunktion gegenüber dem Chef EVED und dem Bundesrat** erfüllen.

2 SKK und BAV

Die Grundsatzfrage im Verhältnis SKK zu BAV lautet: Soll der SKK bezüglich des AlpTransit-Projektes die Funktion des BAV übernehmen oder das BAV in diesen Belangen subsidiär ergänzen?

Nach Prüfung aller Aspekte sind wir zur Auffassung gelangt, dass die zweitgenannte Variante die zweckmässigere sei.

Wohl ist der SKK dem BAV administrativ angeliedert, und das Amt stellt dem SKK eine Mitarbeitergruppe zur Verfügung. Aber der Stab ist nicht Teil des BAV sondern Führungsorgan des Chefs EVED.

*nein
(GS)*

Dem BAV obliegen im Zusammenhang mit dem AlpTransit-Projekt insbesondere folgende Aufgaben:

- Bearbeitung der verkehrspolitischen Belange des Transitverkehrs über die Alpen und Integration des AlpTransit-Projektes in diese Verkehrspolitik; Überwachung der Rahmenbedingungen des Projektes
- Ausarbeitung der rechtlichen Grundlagen und der Anträge an die Oberbehörden (Vorprojekte; Kreditanträge etc.)
- Leitung der Vernehmlassungsverfahren innerhalb der Bundesverwaltung
- Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens und Erlass der entsprechenden Verfügung
- Pflege der Kontakte mit den Kantonen (Vorsitz in den Behördendelegationen)
- Betreuung der Budgetierung, der Mittelfristplanung und der Berichterstattung zuhanden des Bundesrates und des Parlamentes
- Beantwortung parlamentarischer Vorstösse zum AlpTransit-Projekt
- Betreuung der Öffentlichkeitsarbeit
- Koordination des AlpTransit-Projektes mit der grenzüberschreitenden Anschlussplanung und der Gütertransitpolitik des Bundes.

*nur z.T.
richtig*

Im Gegensatz zur Situation bei anderen Grossvorhaben (Bahn 2000, Huckepack) ist das BAV beim AlpTransit-Projekt aber nicht für die allgemeine Aufsicht und Koordination auf Amts- und Departementsstufe verantwortlich; diese obliegt dem SKK. In Grenzfällen der Zuständigkeit hat die Aufgabenzuweisung in Absprache zwischen

dem Direktor des BAV und dem Präsidenten des SKK zu erfolgen. Hingegen hat der SKK eine **Aufsichtsfunktion** gegenüber dem BAV in den oben genannten Belangen. ✓

Da der Mitarbeiterbestand des SKK klein gehalten werden soll, stellt das BAV zudem dem SKK zeitweilig **Spezialisten aus dem Amt** für besondere Aufgaben zur Verfügung.

Zweckmässig erscheint es auch, dass der Präsident des SKK an den "**Geschäftsleitungssitzungen**" des **Direktors des BAV** sowie an den periodischen Besprechungen zwischen dem **Direktor des BAV** und der **GD SBB** teilnimmt. Damit kann die Koordination mit anderen Vorhaben sichergestellt werden. Im umgekehrten Sinne stellt sich die Frage, ob das BAV im SKK vertreten sein soll. Wir lehnen dies aus der Optik der übergeordneten, neutralen Stellung des SKK ab. Jedoch ist das BAV regelmässig über die Tätigkeit des SKK zu orientieren; auch in diesem Sinne besteht ein Informations- bzw. Koordinationsbedürfnis. ✓

3 SKK und VR SBB

Auch im Verhältnis des **SKK** zum **VR SBB** stellt sich die Frage, ob der SKK dem VR SBB in den Belangen des AlpTransit-Vorhabens **substituieren** oder **subsidiär ergänzen** sollte. Schon in unserem ersten Gutachten haben wir auch hier die zweite Lösung befürwortet.

Damit verbleiben dem **VR SBB** auch bezüglich AlpTransit die Pflichten und Zuständigkeiten gemäss heutigen Regelungen bzw. Geschäftsordnungen. Zusätzlich zur herrschenden Praxis ist der **VR SBB** gegenüber dem **SKK** **auskunftspflichtig**. Insbesondere sind dem Präsidenten des SKK die Protokolle der Sitzungen des **VR SBB** zuzustellen. Zudem sollte der **VR SBB** bezüglich seiner Arbeitsweise den Bedürfnissen des SKK Rechnung tragen. Eine personelle Vertretung des **VR SBB** im **SKK** ist nicht zweckmässig. Aufgabe der **GD SBB** ist es, den **VR SBB** angemessen über die Tätigkeit des **SKK** zu orientieren und das Zusammenwirken dieser beiden Instanzen zu fördern.

4 SKK und VR BLS

Dem VR BLS kommt im Verhältnis zum Bund rechtlich eine grundsätzlich andere Stellung zu als dem VR SBB. Die BLS ist eine Privatbahn, wobei allerdings der Bund über einen erheblichen Anteil am Eigentum verfügt. Dazu kommt neu die Finanzierung der Lötschbergachse durch den Bund. Es liegt daher im beidseitigen Interesse, wenn bezüglich AlpTransit eine offene gegenseitige Information auch zwischen dem SKK und dem VR BLS gepflegt wird. Da davon auszugehen ist, dass für den Bund ein generelles Einsichtsrecht bezüglich des AlpTransit-Vorhabens auch gegenüber der BLS besteht, sollte der SKK auch über die Verhandlungen des VR BLS, soweit sie für den Stab von Belange sind, orientiert werden. Diese Aufgaben kann dem Direktor des BAV, der Mitglied des VR BLS ist, übertragen werden. Eine gegenseitige Einsitznahme in die Gremien ist weder nötig noch zweckmässig.

5 SKK und GD SBB

Den Bahnen obliegt die Funktion des Bauherrn. Damit sind sie insbesondere auch für eine zweckmässige Projektorganisation sowie für das Projektmanagement verantwortlich.

Mit der Einsetzung des SKK ergeben sich für die GD SBB generell keine Veränderungen in bezug auf Obliegenheiten und Unterstellungsverhältnisse. Es gelten die Zuständigkeiten gemäss bisheriger Geschäftsordnung.

Die wichtige Ausnahme von diesem Prinzip liegt im Umstand, dass der SKK auch gegenüber der GD SBB eine besondere departementale Aufsichts- und Kontrollfunktion für das AlpTransit-Projekt wahrzunehmen hat. Die wichtigste Voraussetzung dafür, liegt in der Kooperationsbereitschaft der GD SBB und des SKK. Sie muss sich im Alltag in einer intensiven gegenseitigen Information konkretisieren. Formale Grundlage dafür ist ein umfassendes Einsichtsrecht des SKK in die AlpTransit- Belange der GD SBB. Da der SKK über kein eigenes Projektplanungs-, Steuerungs- und Controllingsystem verfügt, ist er auf die diesbezüglichen Unterlagen der SBB angewiesen.

Die GD SBB muss ihm vor allem Zugang zu

- den Informationen der SBB-internen Projektleitung
 - den Informationen des SBB-Controllings
 - der SBB-internen Projekt-Berichterstattung
 - den Beschlüssen (Protokollen) der GD SBB betreffend das AlpTransit-Projekt
- verschaffen.

In bezug auf die **Ausübung** des Einsichtsrechts des SKK bei den SBB kann sinngemäss Art. 38 SBBV angewendet werden, in welchem ein analoges Einsichtsrecht des BAV definiert ist. Auf weitere Konkretisierungen des Zusammenwirkens zwischen SBB und SKK ist im Zusammenhang mit den wesentlichen Entscheidungsabläufen zurückzukommen.

Dem SKK sind grundsätzlich **alle Berichte und Anträge** der SBB an den Chef EVED betreffend das AlpTransit-Projekt in Kopie zuzuleiten, damit der Stab seine Beratungsfunktion zuhanden des Departementschefs und des Bundesrates ausüben kann.

Die GD SBB ist weiter gehalten, die **Strukturen, Verfahren und Instrumente** der Projektführung den Bedürfnissen des SKK anzupassen. Der SKK hat dieses Projektmanagement zu überprüfen.

Eine **Einsitznahme** der GD SBB in den SKK ist zu **verneinen**. Hingegen ist die GD SBB periodisch (z.B. im Rahmen der Besprechungen mit dem Chef EVED) über die Tätigkeit des SKK zu orientieren. Um seine Koordinationsfunktion stufengerecht ausüben zu können und um unnötige Doppelspurigkeiten zu vermeiden, ist es zudem wesentlich, dass der SKK über die Massnahmen der **Selbstkoordination** zwischen SBB und BLS orientiert wird. Der Präsident des SKK ist zu den periodischen **Aussprachen zwischen der GD SBB und der Direktion der BLS** einzuladen, sofern Fragen, die das AlpTranist-Projekt betreffen, behandelt werden.

6 SKK und Direktion BLS

Die im letzten Abschnitt beschriebenen Grundsätze über das Zusammenwirken zwischen dem SKK und der GD SBB gelten auch im Verhältnis des SKK zu der Direktion der BLS. Eventuelle Modifikationen, die sich aus der besonderen Ausgestaltung des

Führungsinstrumentariums der BLS ergeben, bedürfen der einvernehmlichen Absprache zwischen dem SKK und der Direktion der BLS.

7 SKK und Achsen-Projektleitungen SBB/BLS

Sowohl die SBB wie die BLS verfügen über besondere **interne Strukturen** zur Leitung ihrer Teilprojekte (Achsenprojektleitung Gotthard, Achsenprojektleitung Lötschberg). Bereits heute besteht eine gute Zusammenarbeit zwischen den beiden Achsenprojektleitungen. Diese verfügen über die erforderlichen Instanzen, Verfahren und Instrumente für die Projektleitung.

Der SKK soll diese Organisationen weder ersetzen noch duplizieren. Vielmehr hat er deren Zweckmässigkeit zu **beurteilen** und - auf höherer Stufe- zu **ergänzen**. Vor allem ist der SKK bei seiner Überwachungsaufgabe auf die Informationen der Achsenprojektleitungen angewiesen. Ein **systematischer Informationsfluss** ist daher zu institutionalisieren (s. Abschnitt über Entscheidungsabläufe). Analog zur heutigen Beziehung zwischen BAV und Controlling der SBB (Art. 38 SBBV) muss dem SKK die Möglichkeit zur **direkten Informationsbeschaffung** bei den Achsenprojektleitungen gegeben sein. Umgekehrt können die Achsenprojektleitungen den SKK im Bedarfsfall zu Rate ziehen. Hierbei gilt es eine unbürokratische Zusammenarbeit zwischen SKK und Achsenprojektleitungen anzustreben, ohne dass die Direktionen der Bahnen übergangen oder umgangen werden.

8 SKK und Gruppe für Gesamtkoordination (GK)

Zwecks Überprüfung, Beurteilung und Koordination des AlpTransit-Vorhabens während der Zwischenphase wurde als **verwaltungsinternes Gremium von Chefbeamten** die GK geschaffen. Es stellt sich die Frage, ob dieses Organ nach dem Amtsantritt des SKK noch nötig sei oder ob dessen Obliegenheiten durch den SKK übernommen werden können. Überblickt man den heutigen Aufgabenkatalog der GK, so stellt man fest, dass wesentliche Komponenten nach Abschluss der Übergangsphase entfallen oder aber dem SKK zu übertragen sind. Es verbleiben die

generellen Aussprachen zwischen den Chefbeamten, welche einem reibungslosen Geschäftsablauf sehr förderlich sein können. Dies rechtfertigt aber kaum die Weiterexistenz der GK.

Wir schlagen daher vor, die GK nach Amtsantritt des SKK aufzuheben, dem Präsidenten des Stabes aber das Recht zu übertragen, situativ Aussprachen im Kreise von Chefbeamten anzuberaumen. Dabei dürfte insbesondere die Koordination des AlpTransit-Vorhabens mit der Budget- und Finanzpolitik des Bundes im Zentrum stehen.

9 SKK, PL-E und PL-B

Als Teil der Projektorganisation während der Zwischenphase obliegt der PL-E die politische Entscheidungsvorbereitung und der PL-B die baulich-technische Projektoberleitung.

Was die PL-E anbetrifft, so sind im Zeitpunkt der Arbeitsaufnahme des SKK die grundlegenden politischen Entscheide gefällt. Die verbleibenden Probleme (z.B. Erarbeitung von Verpflichtungskreditanträgen an das Parlament) können auch durch die im ordentlichen Geschäftsverkehr zuständigen Instanzen des BAV bearbeitet werden. Die heutigen Überwachungs- und Koordinationsfunktionen der PL-E gehen indessen an den SKK über. Daraus ergibt sich, dass die PL-E mit der Schaffung des SKK aufgelöst werden kann.

Ähnlich sehen wir die Verhältnisse bezüglich der PL-B. Die dem BAV generell zustehende technische Aufsichts- bzw. Oberleitungsfunktion kann mit den im ordentlichen Geschäftsverkehr dafür zuständigen Stellen bewältigt werden. Dies gilt auch für die beim Amtsantritt des SKK noch nicht abgeschlossenen Vorprojekte. Nicht zu vergessen ist, dass der SKK u.a. eine gewisse technisch-organisatorische Oberaufsicht über das Projekt ausübt. Auch die PL-B kann also mit der Schaffung des SKK aufgelöst werden.

Der PL-B steht während der Zwischenphase eine ganze Reihe von **Fachkommissionen** zur Verfügung. Teilweise handelt es sich dabei um Gremien, die unabhängig vom AlpTransit-Vorhaben bestehen (z.B. Vermessung), teilweise befassen sie sich spezifisch mit technisch-baulichen Fragen dieses Projektes (Tunnelbau). Während die erstgenannte Art von Fachkommissionen unabhängig vom SKK

weiterbestehen und von diesem im Bedarfsfall zu Rate gezogen werden kann, ist bei der zweitgenannten zu prüfen, ob sie weiterbestehen soll. Dies hängt nicht zuletzt von der personellen Zusammensetzung des SKK ab; je nachdem bedarf er der fachlichen Ergänzung durch spezielle Kommissionen. Darüber sollte befunden werden, wenn die im SKK tätigen Personen bestimmt sind. ✓

Abschnitt C: Rolle und Stellung des SKK in wichtigen Entscheidungsabläufen

Als wesentliche Entscheidungsabläufe aus der Sicht des SKK haben sich im Verlaufe unserer Gespräche ergeben:

- die Projektierung
- die Erteilung von Verpflichtungskrediten (inkl. Nachtragskrediten)
- die Vergebungsentscheide im Verlaufe der Projektrealisierung
- das Projekt-Controlling und
- die Berichterstattung an den Bundesrat, das Parlament und die Öffentlichkeit.

Nachfolgend wird davon ausgegangen, dass diese Abläufe generell bekannt sind und dass sie daher nur unter dem spezifischen Gesichtspunkt des SKK betrachtet werden müssen.

1 Projektierung

Im Zeitpunkt des Amtsantrittes des SKK sind die Projektierungsarbeiten in vollem Gange und die Projektierungsaufträge weitgehend erteilt. Die Tätigkeit des SKK kann also bereits bei den Vorprojekten, welche vom Bundesrat zu genehmigen sind, ansetzen. Inhalte der Vorprojektierung sind insbesondere technische Variantenvergleiche, Umweltverträglichkeitsprüfungen, Kosten- und Leistungsschätzungen sowie Wirtschaftlichkeitsrechnungen. Die Vorprojektierung mündet in einen Antrag an den Bundesrat über die Linienführung, die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf aus. All dies sind Sachverhalte, bei welchen die Beratungs-, Kontroll- und Koordinationsfunktion auf der Stufe EVED, ausgeübt durch den SKK, sehr wichtig ist. ✓

nein!
—

Der SKK hat dabei

- den Gang der Vorprojektierungsarbeiten zu begutachten
- die Opportunität der **technischen Konzepte** sowie der anzuwendenden Standards zu beurteilen (z.B. Systemkonzept des Tunnels; Prinzipien betreffend Honorarordnung und Submission der KBOB)
- die **Kostenschätzungen** sowie die **Wirtschaftlichkeitsrechnungen** kritisch zu hinterfragen
- zum **Antrag an den Bundesrat** eine Beurteilung abzugeben
- kritische Annahmen über die **Baukosten** sowie den politischen und zeitlichen Ablauf zu bewerten
- die **Kompatibilität** der beantragten Lösungen mit den vorausgegangen Beschlüssen von Bundesrat, Parlament und Volk zu prüfen
- die **Koordination** zwischen den Bahnen insofern zu garantieren, als gleiche Grundsätze, Annahmen, Standards und Vorgehensweisen angewendet werden
- die **Koordination** mit dem Bundesamt für Strassenbau bezüglich der Anschlussplanung auf der Seite der Strassen zu gewährleisten.

Dabei kann es sich nicht um die Duplizierung der Arbeiten von Fachinstanzen, weitreichende Detailarbeiten oder Erstellung von Gegengutachten handeln. Der SKK muss sich auf das Wesentliche, das Grundsätzliche und auf besonders kritische Aspekte konzentrieren.

Die nächste für den SKK wesentliche Phase der Projektierung ist das **Plangenehmigungsverfahren** auf der Basis des **Auflageprojektes**. Dabei wird unter der Leitung des BAV die **Vernehmlassung** gemäss SBBG durchgeführt. Auf dieser Basis sind (erstinstanzlich) durch den BAV **Einspracheentscheide** zu fällen. Daraus resultiert eine **Plangenehmigungsverfügung**. Das Plangenehmigungsverfahren wird durch das BAV geleitet; der SKK hat dabei eine **Überwachungsfunktion**.

Diese beinhaltet insbesondere:

- den **Gang** des Plangenehmigungsverfahrens
- die **generelle Praxis** der Behandlung von Einsprachen durch das BAV (**keine Revision** von Einzelentscheiden des BAV durch den SKK)
- die Prüfung der **Auswirkungen** wichtiger Entscheide in zeitlicher, kostenmässiger, technischer und politischer Hinsicht

nein!

(neues
PGV
↓
EVED)

- die **Stellungnahme** im Hinblick auf Entscheide der zweiten Instanz.

Der SKK hat insbesondere darüber zu wachen, dass im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nicht eine **überbordende Anzahl von Wünschen und Forderungen** erfüllt wird, die dem ursprünglichen Projekt nicht mehr entspricht. Weiter ist sehr darauf zu achten, dass nicht in die regulären Verfahren eingegriffen wird, sondern eine Überprüfung des **Grundsätzlichen** erfolgt.

Auf der Basis des Plangenehmigungsverfahrens wird schliesslich das **Bauprojekt** erstellt. Dieses ist die wesentliche Grundlage für die Bauausführung und für das Kreditbewilligungsverfahren. Das Bauprojekt ist auch der entscheidende **Masstab für die Überwachungstätigkeit des SKK** im Verlaufe der Baurealisierung. Der Stab muss also die Gelegenheit haben, dazu **Stellung zu nehmen**. Hierbei sind vor allem Gesichtspunkte der **Bauausführung** und der **Koordination** der Ausführungsstandards zwischen den Bahnen zum Tragen zu bringen. Die diesbezüglichen Feststellungen müssen auch den Bahnen, welche für die Bauprojekte zuständig sind, zur Kenntnis gebracht werden.

2 Verpflichtungskredite

Im Rahmen des vom Parlament bewilligten Gesamtkredites für das AlpTransit-Projekt werden jenem **tranchenweise Verpflichtungskredite** beantragt. Die entsprechenden Botschaften sind vom **BAV**, zusammen mit den Bahnen, auszuarbeiten. Der Chef EVED vertritt sie im Bundesrat und im Parlament.

Die Funktion des SKK besteht

- darin, zu überwachen, dass die Botschaften entsprechend dem Realisierungsfortschritt **zeitgerecht** und mit den erwünschten Prioritäten ausgearbeitet werden.
- in der **Beurteilung** der den Botschaften zugrunde liegenden technischen, finanziellen und terminlichen Annahmen.
- in den **Stellungnahmen zum Botschaftsentwurf** zuhanden des Chefs EVED.

- in der Überprüfung der **Kompatibilität** des Teilvorhabens mit dem Gesamtprojekt.
- in der **Koordination** der Verpflichtungskreditträge zwischen den Bahnen.

Im Gegensatz zu den Ämtern ist der SKK nicht in die übliche interne Mitberichtsverfahren einzuschliessen; seine Stellungnahmen zuhanden des Chefs EVED erfolgen unabhängig vom Zeitpunkt der Vorlage der Botschaft an den Departementschef. ✓

Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang die **Nachtragskredite** und die **Verschiebungen** zwischen den einzelnen Objektkrediten (Art. 12 Abs. 3 Bundesbeschluss A). Es ist eine wesentliche Aufgabe des SKK die **Ursachen** und die **sachliche Rechtfertigung** für diese Massnahmen zu prüfen. Im Hinblick darauf sollten die Bahnen verpflichtet werden, dem SKK sich abzeichnende **Projektänderungen**, die wesentliche Auswirkungen auf die Kosten, Termine oder Qualität haben, **frühzeitig** zu melden. ✓

3 Bauausführung

Die Bauausführung obliegt grundsätzlich den Bauherren (Bahnen). Dennoch besteht auch hier eine Notwendigkeit zur Überwachung und Koordination auf Departementsstufe. ✓

Aufgabe des SKK ist es hierbei:

- die bei der Bauausführung angewendeten technischen **Standards, Methoden** und **Verfahren** generell (nicht in technischen Details) zu beurteilen und zwischen den Bahnen zu koordinieren
- die **Organisation** und **Projektführung** bei den Bauherren zu überprüfen
- eine aggregierte **Termin-, Kosten- und Qualitätskontrolle** auszuüben
- die **Kompatibilität** der Projektausführung mit dem Bauprojekt zu überwachen
- mögliche Ursachen für **Verzögerungen** und **Kostenüberschreitungen** zu eruieren

- die **Submissions- und Vergebungspraxis** der Bahnen sowie die nationale bzw. internationale Wettbewerbssituation zu beurteilen (Ausschöpfung der Wettbewerbsmöglichkeiten).

Bei diesen Überprüfungen hat der SKK stets darauf zu achten, dass **kein Perfektionismus** betrieben wird.

Ein **besonders delikater Punkt** stellt hierbei zweifellos das **Submissions- und Vergabungswesen** dar. Auszugehen ist vom Submissionsrecht, wie es heute beim Bund Gültigkeit hat. Danach sind die **Bahnen** für die **Vergabungsentscheide** zuständig. ✓

Eine **Aufgabe** des SKK ist es zu prüfen, ob die heutigen Regelungen und Praktiken mit Blick vor allem auf die Grossvergebungen beim AlpTransit-Projekt **ergänzt** oder gar **verändert** werden müssen. Vorstellbar wäre eine Verlagerung der Vergabungskompetenz (bei Grossvergebungen) von den Bahnen zum EVED oder eine Präzisierung bzw. Ergänzung der heutigen Regelungen. ?

Unabhängig von der Eignungsprüfung der heutigen Vorschriften ist es aber auch eine Aufgabe des SKK, deren **Einhaltung** und **sinngemässe Anwendung** zu beurteilen. Wesentlich ist hierbei, dass der **Wettbewerb** zwischen den Konkurrenten zum Tragen kommt und dass beide Bahnen die gleiche Vergabungspraxis betreiben. Auch hier kann es sich nicht darum handeln, Entscheide der zuständigen Instanzen zu korrigieren oder zu beeinflussen. Voraussetzung für die Wahrnehmung dieser Aufgabe ist eine periodische Orientierung des SKK durch die Bahnen über deren Vergabungspraxis.

4 **Controlling**

Die SBB verfügen schon heute über ein gut ausgebautes Controlling; sowohl generell wie auch bezüglich einzelner Projekte. Dies umfasst die Planungs- und Ausführungsphase sowie die Erstellung der Endabrechnung. Auch die BLS ist der Meinung, sie verfüge über ein adäquates Projekt-Controlling. Dieses Controlling-Instrumentarium ist eine **zentrale Informationsquelle** für den SKK. Ein wesentliches Element des SBB-Controlling ist das **PAR-System**, das **monatliche Zahlen** liefert und eine wesentliche Grundlage für die **halbjährlichen Standberichte** über die einzelnen Projekte und für die Verpflichtungskreditkontrolle

darstellt. Den Leitungsorganen der SBB werden damit wesentliche Projekt-Angaben (inkl. eventuelle Abweichungen) bezogen auf

- Einhaltung von Kostenvorgaben und Kreditlimiten
- Termine
- genehmigte Projekte durch die Instanzen der Bauherrschaft
- u.a.m.

regelmässig zur Verfügung gestellt.

Die **Standberichte** gehen schon heute an das BAV. Sie sind künftig auch dem **SKK** zu übermitteln. ✓

Die Stellung und Aufgabe des SKK im Controlling-Verfahren sehen wir wie folgt:

- Wie bereits erwähnt, muss der SKK das gleiche **Zugriffsrecht** auf das Controlling der Bahnen haben, wie dies heute gemäss Art. 38 SBBV für das BAV zutrifft.
- Der SKK muss das Recht haben, von den Bahnen bestimmte **Zusatzauswertungen** oder **Erläuterungen** zu bestehenden Zahlen und Abweichungen zu verlangen. ✓
- Der SKK hat die **Standberichte** sowie die **PAR-Auswertungen** der Bahnen eingehend zu prüfen und zu beurteilen, ob sich **unerwünschte Entwicklungen** abzeichnen. ✓
- Der Stab sollte im **Bedarfsfalle** Einsicht erhalten in die Projektdossiers, die projektbezogenen Controlling-Berichte sowie in die Berichte zu den Projektvorlagen und Vergebungsanträgen der Bahnen.
- Soweit das heutige Projekt-Controlling die Bedürfnisse des SKK nicht zu befriedigen vermag, sind im Einvernehmen mit den Bahnen **Systemanpassungen** vorzunehmen. ✓
- Der SKK beurteilt die **Schlussabrechnungen** zu einzelnen Teilprojekten, so wie sie vom Controlling erstellt werden (Erfolgskontrolle). ✓

Der ganze Controlling-Aufwand für den SKK findet seinen Sinn darin, dass die Mitglieder des Stabes aufgrund der Controlling-Informationen sowie ihrer Kenntnisse und Erfahrungen **Schwachstellen frühzeitig erkennen** sowie zuhanden des Chefs EVED eine Beurteilung abgeben und Korrekturmassnahmen vorschlagen können.

5 Berichterstattung an das Parlament

Die **Berichterstattung** zum AlpTransit-Projekt ist, soweit sie die Eidg. Räte betrifft, in Art. 16 Bundesbahnbeschluss A geregelt. Sie beinhaltet sowohl eine allgemeine **jährliche Orientierung** als auch eine fallweise Orientierung bei neuen **Kreditzuteilungen**. Diese Berichterstattungen sind vom BAV zusammen mit den Bahnen auszuarbeiten. Sie dienen gleichzeitig auch der Orientierung des Bundesrates und der Öffentlichkeit. Es kann davon ausgegangen werden, dass sie in den zuständigen Kommissionen beider Räte behandelt werden. Die jährliche Orientierung dürfte zweckmässigerweise mit dem **Voranschlag**, der Rechnungsabnahme und der üblichen Behandlung der **Geschäftsberichte** erfolgen.

Der SKK hat die **Berichterstattung** zuhanden des Chefs EVED zu beurteilen. Es bleibt dem Ermessen des Chefs EVED anheim gestellt, ob und wie er den Präsidenten des SKK zu den Verhandlungen der Parlamentskommissionen über die Berichterstattung beiziehen will. ✓

Abschnitt D: Generelle Regelungen

1 Wirkungsbereich des SKK

Die Tätigkeit des SKK erstreckt sich grundsätzlich auf das AlpTransit-Projekt, so wie es durch den **Gesamtkredit** (Bundesbeschluss C) **abgegrenzt** wird. Dabei sind die Phasen der Planung und Projektierung, der Baurealisierung und der Inbetriebnahme des Werkes eingeschlossen. Fraglich ist, wie weit sich die Tätigkeit des SKK auch auf die **Rahmenbedingungen** des Projektes erstrecken sollen. +D ?

Ein erstes Abgrenzungsproblem ergibt sich hinsichtlich der Stellung des AlpTransit-Vorhabens im Rahmen der **gesamten Verkehrspolitik**. Diese ist nicht Sache des SKK. Sofern sich indessen aus der Verkehrspolitik oder den unternehmungspolitischen Aspekten des Transitgeschäftes Rückwirkungen auf das Projekt ergeben, ist der SKK auf Departementsstufe in die Meinungbildung miteinzubeziehen. ✓

Weitere Abgrenzungsprobleme können sich zwischen dem **Bau** des AlpTransit-Werkes und den Dispositionen für den späteren **Betrieb** und **Unterhalt** ergeben. Der Bau hat **Konsequenzen** für den Betrieb und den Unterhalt; der Betrieb und der Unterhalt haben Rückwirkungen auf den Bau. Sollten sich in dieser Hinsicht wichtige Entscheide mit zeitlichen oder kosten- und leistungsmässigen Folgen ergeben, so sollte der SKK ebenfalls eingeschaltet werden. ✓

2 Grundsätzliche Arbeitsweise des SKK

Die Tätigkeit des SKK dient vorrangig der Intensivierung der **Kontrolle** und **Koordination** auf Stufe **Departement**. Sie soll nicht zu einer Duplizierung von Tätigkeiten der Ämter und der Bahnen führen.

Der SKK muss sich stets

- auf **wesentliche** Punkte konzentrieren
- die **kritischen** Faktoren erfassen und
- eine **stufengerechte**, d.h. auf den Chef EVED und den Bundesrat ausgerichtete Optik wählen.

Einmischungen in Details, in Routineverfahren und in das Alltagsgeschehen in den Ämtern und Betrieben würden nicht nur zu unnötigem Aufwand und zu Verzögerungen führen, sondern auch die Tätigkeit des SKK entwerten.

Der SKK soll eine **Vordenkerfunktion** erfüllen, mögliche **Schwachstellen** erahnen, **Verzögerungen** (auch politische) frühzeitig erkennen sowie ganz generell "Power" machen. ✓

Abschnitt E: Personelle Zusammensetzung des SKK

Es ist nicht unsere Aufgabe, konkrete Vorschläge für die personelle Zusammensetzung des SKK zu unterbreiten. Vielmehr sollen aus der bisherigen Aufgabenanalyse jene **Personen-** bzw. **Berufskategorien** abgeleitet werden, die im SKK vertreten sein sollten. Wir gelangen dabei zu folgenden Feststellungen:

1. Der SKK muss ein **unabhängiger Stab auf Departementsstufe** sein. Diese Unabhängigkeit des Gremiums ist nur gegeben, wenn **keine** Vertreter der direkt interessierten Kreise, der Verwaltung, der Bahnen sowie der politischen Behörden und Gruppierungen darin vertreten sind. Der SKK soll nicht "ständisch" oder politisch sondern funktional zusammengesetzt sein. ✓
2. Der Stab ist auf der **politischen Stufe** und nicht auf der **fachtechnischen Ebene** tätig.
 - Er muss als "Sounding Board" bei politischen Entscheiden des Chefs EVED und des Bundesrates beratend wirken können. Dazu muss er über politisches Flair und Verwaltungskennntnisse verfügen.
 - Er hat im Planungs- und Realisierungsablauf über die Einhaltung von Entscheiden der politischen Behörden sowie der Aussagen in den Botschaften zu wachen.
 - Er muss partikuläre Einflussnahmen erkennen und in den politischen Kontext einordnen können.

Daraus ist abzuleiten, dass zumindest ein Mitglied des SKK über politische oder umfassende Verwaltungserfahrung verfügen sollte. ✓

3. Weiter ist zu bedenken, dass das AlpTransit-Projekt ein zentrales Element der **nationalen und internationalen Verkehrspolitik** darstellt. Wohl ist es nicht Aufgabe des SKK, Verkehrspolitik zu betreiben. Indessen sind qualifizierte Beurteilungen wesentlicher Projektkomponenten nur auf dem verkehrspolitischen Hintergrund möglich.

Es wäre daher wünschenswert, wenn ein Mitglied des SKK über Kenntnisse und Erfahrungen der nationalen und internationalen Verkehrspolitik verfügen würde. ✓

4. Ein Projekt von der Grösse und Tragweite des AlpTransit-Vorhabens stellt gewichtige **rechtliche Probleme**.
 - Einmal ist die Eignung des bestehenden relevanten Rechtes zu prüfen (z.B. Submissionsrecht).
 - Weiter ist ein Projektfortgang immer wieder auf seine Legitimität hin zu beurteilen.
 - Dazu können besondere Rechtsfragen wie Einsprachen, Rekurse, Enteignungen usw. kommen.

Es erscheint daher als unerlässlich, dass im SKK ein kompetenter Vertreter aus dem Bereich des Baurechts Einsitz nimmt. ✓

5. Das AlpTransit-Vorhaben stellt auch auf Stufe SKK hohe Anforderungen an ein professionelles Projekt-Management.
- Es gilt mögliche Ursachen von Friktionen, zeitlichen Verzögerungen und Planabweichungen frühzeitig zu erkennen und die Risiken zu beurteilen.
 - Weiter müssen die Achsenprojektleitungen der Bahnen beurteilt und die Unterlagen dieser Projektleitungen ausgewertet werden.
 - Zudem besteht die Notwendigkeit der Optimierung des zeitlichen Ablaufs.
 - Schliesslich sind die Planungs-, Entscheidungs-, Durchsetzungs- und Kontrollverfahren des Projektmanagements in methodischer wie auch in personeller Hinsicht zu beurteilen.

Ein Mitglied des SKK sollte daher über Erfahrungen in der Oberleitung von Grossprojekten verfügen. ✓

6. Beim AlpTransit-Vorhaben stehen notwendigerweise bauliche wie betriebliche Aspekte der Eisenbahnen im Vordergrund.
- So gilt es Kosten-Nutzenaspekte zwischen Bau, Betrieb und Unterhalt zu beurteilen.
 - Die heikle Grenze zwischen Qualität und Perfektionismus muss immer wieder erkannt werden.
 - Zudem sind bahnspezifische Argumente auf ihre Gültigkeit hin zu prüfen.

Es wäre daher sehr wünschenswert, wenn im SKK auch Kenntnisse über einen Bahnbetrieb vorhanden wären. ✓

7. Das AlpTransit-Vorhaben ist im Kern ein Bau-Projekt. Der SKK muss
- bauliche Konzepte und Leitungen
 - technische Standards, Ausbaustandards etc.
 - baulich bedingte Projektmodifikationen mit deren Auswirkungen
 - u.a.m.
- hinterfragen und beurteilen können.

Wohl kann der SKK dafür auch Fachspezialisten beiziehen.
 Es erscheint aber absolut unerlässlich, dass zumindest ein Mitglied
 des SKK ein erfahrener Baufachmann ist. ✓

8. Schliesslich hat der Stab, wie seine Bezeichnung schon klar werden lässt, eine übergeordnete Controlling-Funktion.
- Das Controlling der Bahnen ist auf seine Eignung zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen.
 - Die Informationen der Controlling-Stellen sind auf ihre Qualität und Aussagekraft hin kritisch zu überprüfen.
 - Die sich in den Controlling-Unterlagen abzeichnenden Abweichungen sind auf ihre Ursachen und Auswirkungen hin zu analysieren.
 - Schliesslich ist die fundierte Berichterstattung, auch an den Bundesrat und das Parlament, zu gewährleisten.

Daraus ist ersichtlich, dass ein Mitglied des SKK über umfassende Kenntnisse und Erfahrungen aus dem Bereiche des Bau-Controllings verfügen muss. ✓

Daraus ergibt sich folgende Idealzusammensetzung des SKK:

- 1-2 Baufachleute (davon 1 als Vorsitzender) ?
- 1 Fachmann für Grossprojektmanagement
- 1 Baujurist
- 1 Controlling-Fachmann
- 1 Mitglied mit Erfahrung in Politik und Verwaltung
- 1 Kenner der nationalen und internationalen Verkehrspolitik
- 1 Mitglied mit umfassenden Kenntnissen über einen Bahnbetrieb.

Hierbei ist es durchaus denkbar, dass eine einzelne Person mehrere Aspekte abdecken kann und dass auch Persönlichkeiten aus dem Ausland berufen werden. ✓

Was die Person des **Präsidenten** (Vorsitzender) des SKK anbetrifft, so stehen zwei Varianten im Vordergrund:

1. **Vollamtlicher Präsident**

Diese Lösung hat zum Vorteil, dass eine Person sich vollumfänglich diesem komplexen Vorhaben widmen kann. Negativ könnte allerdings sein, dass diese Position unter den gegebenen Umständen schwer durch eine hochkarätige Persönlichkeit besetzt werden kann. ✓

2. **Nebenamtlicher Präsident**

Hier sind die Vor- und Nachteile genau umgekehrt zur vorangegangenen Lösung.

Wir schlagen aufgrund der Komplexität und Relevanz des Projektes vor, eine Lösung mit einem **vollamtlichen Präsidenten** anzustreben und dabei nötigenfalls unkonventionelle Anstellungsbedingungen zu gewähren. |

Abschnitt F: Zusammenfassung des Berichtes

1 Ziel des SKK

Der SKK ist als Stab dem Chef EVED unterstellt. Der Stab wird beim Inkrafttreten des AlpTransit-Beschlusses eingesetzt. Der Stab entlastet den Chef EVED bezüglich der Kontroll- und Koordinationsaufgaben auf Departementsstufe. Der SKK hat einer Vordenkerfunktion, soll mögliche Schwachstellen erahnen und Verzögerungen jeder Art frühzeitig erkennen.

2 Aufgaben des SKK

2.1 Allgemein

Der SKK ist ausschliesslich für das AlpTransit-Vorhaben zuständig.

- Er überwacht die Planung, Projektierung und Ausführung sowie die Inbetriebnahme der neuen Linien.
- Er überwacht Kosten, Leistungen (Qualität) und Termine.
- Er sorgt für die Koordination unter den Bahnen.
- Er berät den Bundesrat und das EVED und schlägt Massnahmen bei wesentlichen Abweichungen vor.

2.2 Abgrenzung der Aufgaben des SKK gegenüber anderen Institutionen

- Der SKK berät den Chef EVED, berichtet ihm über die gemachten Feststellungen und beantragt Massnahmen. Der Chef EVED kann den SKK beauftragen, Abklärungen vorzunehmen.
- Der SKK ist dem BAV administrativ angegliedert. Er hat eine subsidiäre aber auch eine überwachende Funktion gegenüber dem BAV. *nein*
- Auch gegenüber dem VR SBB und dem VR BLS hat der SKK eine subsidiäre Funktion. Die beiden Verwaltungsräte üben ihre Funktion gemäss geltenden Geschäftsordnungen aus.

- Sowohl mit der GD SBB wie auch mit der Direktion der BLS muss der SKK einen intensiven Informationsaustausch unterhalten (Auskunftspflicht).
- Der SKK soll die Achsenprojektleitungen SBB/BLS auf ihre Zweckmässigkeit hin beurteilen und diese auf höherer Stufe ergänzen.
- Die Gruppe für Gesamtkoordination (GK) wird bei der Einsetzung des SKK aufgelöst; der Präsident des SKK übernimmt die Kooperation mit den Chefbeamten (insbesondere Eidg. Finanzverwaltung).
- Die Aufgaben des PL-E (politische Entscheidungsvorbereitung) und der PL-B (bau-technische Projektoberleitung) gehen teils an das BAV, teils an den SKK über; die beiden Organe werden aufgelöst.

2.3 Aufgaben des SKK im Rahmen der Entscheidungsabläufe

- Der SKK hat bei der Projektierung die Vorprojektierungsarbeiten (technische Konzepte, Kostenschätzungen und Kompatibilität mit vorangegangenen Beschlüssen) zu begutachten. Zudem soll er die Koordination bei und zwischen den Bahnen garantieren. Beim Plangenehmigungsverfahren hat der SKK eine Überwachungsfunktion (Praxis der Behandlung von Einsprachen, Auswirkung wichtiger Entscheide und Stellungnahme im Hinblick auf Entscheide der zweiten Instanz) inne. Das Bauprojekt ist der entscheidende Massstab für die Überwachungstätigkeit des SKK im Verlaufe der Realisierung.
- Bei den Verpflichtungskrediten soll der SKK dafür besorgt sein, dass die Botschaften entsprechend dem Realisierungsfortschritt und den Prioritäten ausgearbeitet werden. Er soll für die Kompatibilität der Teilvorhaben mit dem Gesamtprojekt garantieren.
- Bei der Bauausführung soll der SKK die Standards, Methoden und Verfahren überprüfen, die Organisation und Projektausführung begutachten, eine aggregierte Termin-, Kosten- und Qualitätskontrolle ausüben sowie frühzeitig mögliche Ursachen für Verzögerungen und Kostenüberschreitungen eruieren.

- In bezug auf das **Controlling** muss der SKK die Controlling-Berichte der Bahnen, insbesondere die Standberichte, auf eventuelle unerwünschte Entwicklungen hin überprüfen.
- Der SKK hat die **Anträge** und **Berichterstattungen** zuhanden des Chef EVED zu beurteilen.

3 Kompetenzen des SKK

Der SKK hat kein Weisungsrecht gegenüber dem am Projekt beteiligten Stellen. Er wirkt dank **Fachkompetenz**, nicht dank formaler Anordnungs Kompetenzen. Der SKK hat indessen das Recht, mit den zuständigen Instanzen direkt zu verkehren und Erhebungen vornehmen zu lassen. Die GD SBB und die Direktion der BLS sind verpflichtet, dem SKK ihr Projektplanungs-, Steuerungs- und Controlling-System zu Verfügung zu stellen. Sofern beim Projektleitungsinstrumentarium Anpassungen an die Bedürfnisse des SKK notwendig sind, sollen die Bahnen diese vornehmen. Die Kompetenzen des SKK im eigenen administrativ-personellen Bereich sind mit dem Direktor BAV später zu regeln.

4 Verantwortlichkeiten des SKK

Aufgrund seiner Stabsform übernimmt der SKK lediglich eine **fachtechnische Beratungsverantwortung**. Die Verantwortung für den Geschäftsgang beim AlpTransit-Vorhaben verbleibt bei den Ämtern und den Bahnen. Die Verantwortung für eine angemessene **Projekt-Oberaufsicht** geht vom BAV an den SKK über.

5 Zusammensetzung des SKK

Der SKK wird von einem vollamtlichen Präsidenten geleitet.

Im SKK sollen vertreten sein:

- 1-2 Baufachleute
- 1 Fachmann für Grossprojektmanagement

- 1 Baujurist
- 1 Controlling-Fachmann
- 1 Person mit Erfahrung in Politik und Verwaltung
- 1 Verkehrspolitiker
- 1 Bahnenfachmann

Der SKK wird durch einen Mitarbeiterstab unterstützt; das BAV stellt ihm fallweise Fachkräfte zur Verfügung.