

NEAT: AUFSICHT ÜBER EIN JAHRHUNDERTWERK

Erfolgsfaktoren: ausgebautes Controlling- und Reportingsystem sowie enge politische Begleitung

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ist ein Werk der Superlative. Ende 2016 wird der Gotthard-Tunnel, der weltweit längste Eisenbahntunnel, dem Betrieb übergeben. Die Grösse und Komplexität der NEAT mit einem Investitionsvolumen von rund CHF 24 Mrd. stellen hohe Anforderungen an die Projekt- und Kontrollorganisation.

1. NEAT-PROJEKT

Die NEAT ist ein Werk der Superlative: Mit dem Gotthard-Basistunnel wird der weltweit längste Eisenbahntunnel gebaut, die NEAT ist das grösste Bauwerk der Schweiz und eines der grössten Umweltschutzprojekte Europas. Mit der geplanten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 und des Ceneri-Basistunnels Ende 2019 wird die Bauzeit des NEAT-Projektes mehr als 20 Jahre betragen.

1992 stimmte das Schweizer Volk dem Bundesbeschluss über den Bau der Eisenbahn-Alpentransversale mit 64% zu. Damit wurde die Grundlage für die Planung und den Bau der NEAT-Achsen Gotthard und Lötschberg gelegt. 1996 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV)» [1] zuhänden des Parlaments. Im gleichen Jahr haben die Bauarbeiten am Zwischenangriff Sedrun (Gotthard) begonnen.

Die Finanzierungsvorlage wurde im November 1998 in der Volksabstimmung angenommen. Damit war das Jahrhundertbauwerk nicht nur demokratisch legitimiert, sondern finanziell auch abgesichert. Die NEAT soll durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, Mineralölsteuern, die Mehrwertsteuer und durch Mittelaufnahmen auf dem Kapitalmarkt finanziert werden. Ein rechtlich unselbstständiger Fonds (FinöV-Fonds) soll eine transparente Finanzierung und Mittelverwendung über die gesamte Laufzeit des NEAT-Projekts sicherstellen.

Mit 57 Kilometer ist der Gotthard-Basistunnel von Erstfeld nach Bodio der weltweit längste Eisenbahntunnel. Der

Lötschberg-Tunnel von Frutigen nach Raron, eröffnet 2007, weist eine Länge von 35 Kilometern und der Ceneri-Tunnel von Vigana nach Vezia von 15 Kilometern auf. Die Tunneln bestehen aus zwei Einspurröhren, die alle 325 respektive 333 Meter mit Querstollen verbunden sind. Im Zuge der Redimensionierung hat das Parlament beschlossen, den Lötschberg-Basistunnel mit zwei Röhren auszubrechen, jedoch nur eine Röhre vollständig bahntechnisch auszurüsten und zu betreiben. Die zweite Röhre ist heute nur zu einem Drittel befahrbar, ein weiterer Drittel ist im Rohbau erstellt, der Rest noch nicht ausgebrochen.

2. ORGANISATION DER AUFSICHT

2.1 Rechtliche Grundlagen. Die Grösse und Komplexität des NEAT-Projekts mit einem Investitionsvolumen von CHF 24 Mrd. (zu laufenden Preisen) stellen hohe Anforderungen an die Projekt- und Kontrollorganisation. Kostensteigerungen können damit zwar nicht verhindert werden; eine enge politische Begleitung, eine mitschreitende Finanzaufsicht und ein ausgebautes Controlling- und Reportingsystem können wesentlich dazu beitragen, dass ein Projekt nicht wie beim Berliner Flughafen aus dem Ruder läuft. Klare Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, Verfahren und die Koordination aller mit der Aufsicht, der Kontrolle und dem Vollzug betrauten Organe und Stellen des Parlaments, der Eidg. Finanzkontrolle (EFK), der Bundesverwaltung, der internen und aktienrechtlichen Revisionsstellen sowie der Ersteller- und Betreibergesellschaften sind eine zentrale Voraussetzung für ein gutes Gelingen.

Das *Alpentransit-Gesetz (AtraG)* [2] vom 4. Oktober 1991 verankert in Art. 3^{bis} AtraG die Grundsätze des NEAT-Konzepts. Bei der Ausführung ist laufend der bahntechnologische Fortschritt umzusetzen. Art. 11 AtraG hält fest, dass den Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes und des Natur- und Heimatschutzes Rechnung zu tragen ist. Art. 19 AtraG verpflichtet den Bundesrat, die Aufsicht und die Kontrolle über das NEAT-Projekt sicherzustellen. Er hat zudem das Parlament jährlich über den Stand der Verwirklichung des Konzepts, die Aufwendungen aufgrund der bewilligten



KURT GRÜTER, LIC. OEC.,
DIREKTOR
DER EIDG. FINANZ-
KONTROLLE 1998–2013,
BERN

Verpflichtungskredite sowie die bisherigen und zukünftigen Belastungen zu orientieren (Art. 20 AtrAG). Im gleichen Gesetzesartikel wird die parlamentarische Aufsicht der *NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD)* bestehend aus Mitgliedern des National- und Ständerats anvertraut.

Die *Alpentransit-Verordnung* [3] verpflichtet die Ersteller zum haushälterischen Einsatz der Finanzmittel. Ist absehbar, dass die Kredite nicht eingehalten werden können, sind die Ersteller verpflichtet, Kompensationsmassnahmen aufzuzeigen. Geregelt werden zudem die Aufgaben des *Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)*, des *Bundesamtes für Verkehr (BAV)* und der *EFK*. Das UVEK hat Weisungen zur Projektaufsicht, zur Projektsteuerung und Berichterstattung zu erlassen. Das BAV ist unter anderem zuständig für die Umsetzung dieser Weisungen und für die Bewirtschaftung und Kontrolle der vom Parlament genehmigten Kredite.

Die *NEAT-Controlling-Weisung (NCW)* ist das zentrale Steuerungsinstrument des UVEK und zugleich Teil des Frühwarnsystems, auf das sich die NAD stützt. Sie steuert und koordiniert die Arbeiten an den Schnittstellen zwischen den Erstellern und dem BAV. Einerseits stehen die Prozesse und der Umgang mit Daten im Vordergrund. Andererseits wird das Controlling in der NCW in einem grösseren Rahmen verstanden. Es geht über Finanz- und Leistungsaspekte hinaus. So werden auch Standards sowie Ziele hinsichtlich des Risiko-, Qualitäts-, Vergabe-, Vertrags- und Informatikmanagements für alle Beteiligten verbindlich definiert. Um über sämtliche Werke die Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten, wurden in der NCW die verwendeten Begriffe einheitlich festgelegt. Im Weiteren bestimmt die NCW, dass die aktuelle Situation und die Prognosen bis zur Erfüllung der Projektanforderungen frühzeitig erfasst und mit den Bezugsbasen (Zielwerte) verglichen werden müssen. Sollten sich Abweichungen ergeben, können zeitgerecht Massnahmen zur Erreichung der Ziele ergriffen werden [4].

2.2 Die Akteure. Die NAD nimmt auf Parlamentsstufe die mitlaufende Oberaufsicht über die rechtlich, finanziell, terminlich, technisch und organisatorisch korrekte Verwirklichung der NEAT wahr. In dieser Eigenschaft steht sie an der Spitze einer vielschichtigen Aufsichts- und Kontrollstruktur, welche die Komplexität des Jahrhundertprojekts widerspiegelt. Die NAD legt besonderes Gewicht darauf, dass sich die Oberaufsicht nicht in die Aufsichts-, Kontroll- und Controllingkompetenzen der verantwortlichen Stellen einmischt. Mit Empfehlungen und Beanstandungen übernimmt sie keine direkte Verantwortung für deren Entscheide beziehungsweise die unmittelbare Aufsicht des Bundesrates über Verwaltung und Dritte. Die unmittelbare Aufsicht bleibt Aufgabe des Bundesrats beziehungsweise des UVEK und des BAV.

Die NAD konzentriert sich insbesondere auf die zentralen Grössen zur Projektsteuerung. Es sind dies die Leistungen gemäss Bestellung des Bundes, die Termine gemäss Vereinbarungen des Bundes mit den Erstellern, die Kosten gemäss Endkostenprognosen und die Finanzen gemäss den vom Parlament beschlossenen Krediten. Sie überwacht fer-

ner die Einhaltung der rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen. Sie lässt sich dabei von Risikoüberlegungen leiten.

«Die im Vergleich mit anderen Bauprojekten des Bundes – beispielsweise im Strassenbau – äusserst enge Projektbegleitung bringt mit sich, dass bei der NEAT Schwachstellen und Mängel aufgezeigt werden und Massnahmen ergriffen werden können, die anderswo unentdeckt blieben.» [5]

Der Bundesrat setzt die Aufträge des Parlaments um. Er ist verantwortlich für die strategische Projektaufsicht. In Vereinbarungen mit den Erstellern und den Bahnen hat er die bestellten Leistungen vertraglich festgehalten. Auf Stufe der Ersteller konzentriert sich die aktienrechtliche Revisionsstelle auf die Prüfung der Gesetzes- und Ordnungsmässigkeit der Finanzbuchhaltung.

Die EFK ist zuständig für die finanzielle Oberaufsicht und die Koordination der verschiedenen Revisionsstellen und internen Finanzinspektorate. Sie wacht darüber, dass das Kontrollkonzept stimmt, das BAV seine Aufgaben richtig erfüllt und keine prüffreien Räume entstehen. Neben diesem Koordinationsauftrag prüft sie die Rechnung des FinöV-Fonds und führt direkte Prüfungen beim BAV und den Erstellern durch. Alle Prüfberichte der EFK werden der NAD zugestellt. Sie bilden eine wichtige Grundlage für deren Aufsichtstätigkeit.

3. KOSTENENTWICKLUNG

Um die Vergleichbarkeit der Projektkostenprognose und der Kostenänderungen seit der Zustimmung des Volkes zur FinöV-Vorlage im Jahre 1998 zu gewährleisten, werden die Kosten teuerungs- und leistungsbereinigt. 1998 rechnete man mit Gesamtkosten von CHF 12,6 Mrd. Auf den Gotthard-Basistunnel entfallen CHF 5,4 Mrd. und auf den Lötschberg-Basistunnel CHF 2,8 Mrd. Für den Ceneri-Basistunnel wurden Baukosten von CHF 1,2 Mrd. geschätzt. Der Ausbau der Zufahrtsachsen, die Anbindung der Ostschweiz und eingeplante Reserven machen die restlichen CHF 3,2 Mrd. aus [6]. Heute rechnet man mit Endkosten (Preisbasis 1998) von CHF 18,5 Mrd., davon entfallen auf den Lötschberg CHF 4,2 Mrd., auf den Gotthard CHF 9,8 Mrd. und auf den Ceneri CHF 2,6 Mrd [7]. Die Kostensteigerung von fast 50% seit 1998 bei gleichbleibender Kostenbasis ist beachtlich. Unabhängig von diesen Projektkosten belaufen sich die von den Erstellern nicht beeinflussbaren Finanzierungskosten (Teuerung, Bauzinsen, Mehrwertsteuer) auf gut CHF 5 Mrd.

Der geneigte Leser stellt sich die Frage, weshalb trotz ausgebautem Aufsichtskonzept, Controlling- und Reportingssystem Mehrkosten in diesem Umfang entstehen konnten. Die Ursachen sind vielfältig. Die Ersteller haben den gesetzlichen Auftrag erhalten, bei der Übergabe ein Werk abzuliefern, welches den neusten sicherheits- und eisenbahntechnischen Kriterien entspricht. Die technologische Entwicklung in der Eisenbahntechnik ist in den 20 Jahren Bauzeit nicht stillgestanden. Die Führerstandsignalisation soll als Stichwort genügen. Auch die Sicherheitsanforderungen sind laufend gestiegen. So wurde beim Ceneri-Basistunnel ein Systemwechsel von einer Röhre zu zwei Einspurrohren vorge-

nommen. Die Distanz zwischen den Querschlägen zwischen den beiden Röhren wurde gegenüber der ursprünglichen Planung in allen Tunnels verringert. Diese Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik machen rund die Hälfte der Mehrkosten aus. Ein weiterer gewichtiger Faktor sind Mehrkosten bei der Vergabe und der Bauausführung. So musste die NAD bereits im Jahr 1999 feststellen, dass sich die Kosten-

«Als Frühwarnsystem war eine zuverlässige Endkostenprognose zentral.»

steigerungen zu einem grossen Teil auf die veränderte Marktsituation zurückführen lassen. Ursache war insbesondere die markante Zunahme des Marktvolumens im Tunnelbau aufgrund des gleichzeitigen Baus des Gotthard- und Lötschberg-Basistunnels [8]. So mussten beispielsweise die Baulose Sedrun und am Lötschberg deutlich über den angenommenen Werten vergeben werden. Geologisch oder bautechnisch bedingte Änderungen sowie Verbesserungen für die Bevölkerung und die Umwelt waren ebenfalls Kostentreiber. Mit Nachdruck setzte sich deshalb die NAD immer wieder ein, Kompensationen und Einsparungen zu verwirklichen. Obwohl die Ersteller der Pflicht nach Projektoptimierungen und Kompensationen nachkamen, waren die getroffenen Massnahmen nicht ausreichend, um die Mehrkosten zu kompensieren.

«Der Druck auf die Verwaltung und die Erstellergesellschaften muss aufrechterhalten werden. Das Kostenmanagement muss strikte sein und alle Kompensationsmöglichkeiten müssen voll genutzt werden.» [9]

Die NAD legte grossen Wert darauf, dass die im Alpentransit-Finanzierungsbeschluss und in der Alpentransit-Verordnung vorgeschriebene Kompensationsplanung von allen Verantwortlichen mit vollstem Engagement angegangen wurde. Im Jahresbericht 2013 konnte sie feststellen, dass immerhin CHF 0,5 Mrd. kompensiert werden konnten [10].

Angesichts der Kostensteigerungen zeigte sich bald, dass die vom Parlament bewilligten Projektkredite nicht mehr ausreichten. Bereits im Jahr 2002 prüfte die NAD die Frage, ob ein Zusatzkredit notwendig ist, um keinen Baustopp zu provozieren. Unwirtschaftliche Lösungen, wie sie beispielsweise bei einem kreditbedingten Baustopp resultieren würden, mussten vermieden werden. Unter keinen Umständen dürfe es so weit kommen, dass ein Projekt wegen eines zu spät beantragten Zusatzkredits auch nur vorübergehend eingestellt werden müsse [11]. Im Jahr 2003 beantragte der Bundesrat einen Zusatzkredit von CHF 900 Mio., der vom Parlament auch bewilligt wurde. Im Jahr 2008 kam es dann zu einer Auslegeordnung, welche dazu führte, dass der Zimmerberg-Basistunnel, der Hirzeltunnel sowie die Zufahrtsstrecken zur Achse Gotthard nicht mehr durch den NEAT-Kredit finanziert werden. Das Parlament bewilligte einen Zusatzkredit von CHF 3,5 Mrd. Damit erhöhte sich der

NEAT-Gesamtkredit auf CHF 19,1 Mrd. Die mutmasslichen Endkosten (Preisbasis 1998) waren damit finanziell abgesichert.

Dank dem ausgebauten Controlling- und Reportingsystem konnten Parlament und Bundesrat rechtzeitig Massnahmen ergreifen und mit Kreditbeschlüssen die Finanzierung sicherstellen. Als Frühwarnsystem war eine zuverlässige Endkostenprognose zentral.

4. PRÜFUNGEN DER EFK

Bei der NEAT nimmt die EFK eine begleitende Finanzaufsicht wahr. Als Verantwortliche für die Koordination der Kontrolltätigkeiten der am NEAT-Projekt beteiligten Prüfinstanzen hat die EFK eine Richtlinie über die Zusammenarbeit und den Prozess der Koordination erlassen. Die Prüfbereiche, welche die einzelnen Prüfinstanzen gemäss ihrem gesetzlichen oder vertraglichen Auftrag in Eigenverantwortung risikoorientiert in die jeweiligen Prüfplanungen einbeziehen, sind in einer Prüfungsmatrix festgehalten. Die verschiedenen Prüfpläne werden inhaltlich abgestimmt. Damit können die Effizienz der Aufsicht verbessert, Doppelspurigkeiten vermieden, die «Unité de Doctrine» gefördert und Prüflücken bei hohen Risiken eliminiert werden. Die EFK ist bei wesentlichen Änderungen des Prüfprogramms, bei Differenzen über die Abstimmung der Prüfprogramme unverzüglich zu informieren und nach Beendigung der Prüfungen jeweils mit dem Prüfbericht zu dokumentieren. Die verschiedenen Prüfinstanzen sind für ihre Prüfungen selbst verantwortlich. Diese werden von der EFK ausgewertet und geben Hinweise für die eigene Risikoanalyse und dienen der Qualitätssicherung, weil die gewonnenen Resultate hinterfragt und Unklarheiten mit den Verfassern ausgeräumt werden.

Um eine aussagekräftige und zuverlässige Endkostenprognose zu gewährleisten, bildete die Prüfung der Datenqualität bei den Erstellern und beim BAV zu Beginn der NEAT einen Schwerpunkt der EFK-Prüfungen. Der Daten- und Informationsfluss von den verschiedenen Baustellen bis ins Änderungswesen des Management-Informationssystems musste nachvollziehbar und vollständig sichergestellt werden. Die Auftragsvergaben für die verschiedenen Baulose waren ein weiterer Schwerpunkt. Die EFK prüfte bei den Erstellern, ob die Bestimmungen des Beschaffungsrechts eingehalten und konsequent eine Wettbewerbslage geschaffen wurde. Verschiedene Empfehlungen betrafen die Transparenz und die Nachvollziehbarkeit in der Geschäftsabwicklung. Die Umsetzung dieser Empfehlungen erhöhte die Rechtssicherheit, und die Risiken konnten entsprechend reduziert werden. Die EFK regte auch an, die Beauftragten zu verpflichten, die wirtschaftlichen Verbindungen zu den am Projekt Beteiligten offenzulegen. Im Weiteren hat die EFK Optimierungspotenzial bei der Festsetzung des Umfangs der Qualitätskontrollen und der Dokumentation der entsprechenden Prüfungen festgestellt. Schliesslich drängte sie auf eine rechtzeitige Inangriffnahme der Werkabnahmen und der Inbetriebnahme. Weitere Prüfungen analysierten die Projektbearbeitung aus dem Blickwinkel der Kostenoptimierung. Die Prüfungen beim BAV hatten insbe-

sondere zum Ziel, die Wirksamkeit seiner Prüftätigkeit zu beurteilen. Die EFK hat zudem darauf hingewiesen, dass in der Endkostenprognose Leistungen enthalten sind, die nicht Bestandteil der NEAT sind wie beispielsweise Zuleitungen für die Bahnstromversorgung. Sie verlangte, den Kostenteiler für Bauten, die nicht nur oder nicht mehr der NEAT dienen, festzulegen. Es geht dabei um die Frage, welche Kosten dem NEAT-Kredit zuzuordnen sind und welche Kosten andere Nutzer zu tragen haben.

5. FAZIT

Bei einem Projekt dieser Grössenordnung, Komplexität und langen Bauzeit sind Kostensteigerungen kaum zu vermeiden. Wesentlich ist jedoch eine enge politische Begleitung, eine mitschreitende Finanzaufsicht und ein ausgebautes Controlling- und Reportingsystem. Eine Legitimierung durch Volksabstimmungen und eine gesicherte Finanzierung sind weitere Erfolgsfaktoren. Die NAD hielt in ihrem Jahresbericht 2013 folgendes fest:

«Das Grossprojekt NEAT gehört zu den am besten kontrollierten Grossprojekten des Bundes. Die Kontrollen auf allen Ebenen der Projektorganisation sind nicht Selbstzweck. Sie sollen Transparenz schaffen, indem sie aufzeigen, wer für welche Entscheide die Verantwortung trägt (Parlament, Behörden, Ersteller, Betreiber, Unternehmer) und wozu im Einzelnen die finanziellen Mittel des Bundes eingesetzt werden. Eine engmaschige Projektbegleitung kann bereits in einem frühen Stadium Schwachstellen und Mängel aufzeigen. Dies erlaubt den zuständigen Stellen, rechtzeitig geeignete Massnahmen zu ergreifen.» [12]

Diesem Zitat ist nichts beizufügen.

Von Interesse in diesem Zusammenhang ist ein Vergleich mit dem Berliner Flughafen. Das Magazin «Der Spiegel» hat unlängst festgehalten, dass der Bundesrechnungshof das Fehlen eines von der Geschäftsführung unabhängigen Controlling rügte. Auch der Europäische Rechnungshof bemängelte vielfältige Fehler und Schwächen des Managements und des Kontrollsystems. Die Prüfer beobachteten signifikante Schwächen bei der Projektvorbereitung und wiesen be-

sonders auf die Tatsache hin, dass bei der Auftragsvergabe die Ausführungsplanung noch nicht fertig war. Zudem sei bei der Direktvergabe der zahlreichen Zusatzaufträge systematisch gegen die Vergaberichtlinien der EU verstossen worden. Man vermisste einen Gesamtkostenplan für die Fertigstellung und Eröffnung des Flughafens inklusive einer Darstellung der derzeit bestehenden Finanzierungslücke. Auch ein Finanzierungsplan fehle. Wie hoch die Endkosten seien,

«Eine Legitimierung durch Volksabstimmungen und eine gesicherte Finanzierung sind Erfolgsfaktoren.»

bleibe das Geheimnis des Flughafenchefs, «wenn er es denn überhaupt selbst weiss» [13]. Im Gegensatz dazu sind auf der Website des BAV seit 2001 sämtliche Standberichte mit detaillierten Endkosten sowie Ursachen von Mehrkosten, Finanzierung, erbrachten Leistungen, Termine, Risiken und Chancen veröffentlicht. Die Jahresberichte der NAD mit einer Fülle von Informationen sind ebenfalls öffentlich zugänglich [14].

Ende 2012 konnte die NAD feststellen, dass das NEAT-Projekt auf gutem Wege ist [15]. Dies ist primär das Verdienst der zahlreichen, unter schwersten Bedingungen arbeitenden Mitarbeiter auf den verschiedenen Baustellen, des Einsatzes der Unternehmensleitungen und der professionellen Projektführung der Erstellergesellschaften. Ohne umsichtige Aufsicht durch das BAV und die rechtzeitige Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen wäre der Erfolg indessen nicht eingetreten. Die NAD und die EFK begleiteten das Projekt aus kritischer Distanz und haben bei Anfangsschwierigkeiten und bei wichtigen Weichenstellungen mitgeholfen, dass das Projekt auf Kurs bleibt. Bei der Eröffnung von Gotthard- und Ceneri-Basistunnel wird man zweifellos feststellen können, dass die NEAT dank der Zusammenarbeit aller Beteiligten erfolgreich gebaut und dem Betrieb übergeben werden konnte. ■

Anmerkungen: 1) Vgl. BBl 1996 IV 638. 2) SR 742.104. 3) SR 742.104.1. 4) Vgl. <http://www.bav.admin.ch/alprtransit/01370/01371/index.html?lang=de>. 5) Bericht der NAD über den Bau der NEAT im Jahr 2005 vom 8. Mai 2006, S. 4533. 6) Vgl. Standbericht 2001 des BAV vom 21. 9. 2001, S. II. 7) Vgl. Standbericht 2013 des BAV vom 28. 3. 2014, S. 24. 8) Vgl. Bericht der NAD über den Bau der NEAT im Jahr

1999 vom 22. November 1999, S. 217. 9) Bericht der NAD über den Bau der NEAT im Jahre 2002 vom 6. Februar 2003, S. 5834. 10) Vgl. Bericht der NAD über den Bau der NEAT im Jahre 2013 vom 30. April 2014, S. 6015. 11) Vgl. Bericht der NAD über den Bau der NEAT im Jahre 2002 vom 6. Februar 2003, S. 5835. 12) Bericht der NAD über den Bau der NEAT im Jahre 2013 vom 30. April 2014, S. 6076.

13) Der Spiegel 25/2014 vom 16. Juni 2014, Im Brandenburger Sand vergraben, S. 44 f. 14) Vgl. <http://www.bav.admin.ch/alprtransit/01386/index.html?lang=de> sowie <http://www.parlament.ch/d/dokumentation/berichte/berichte-delegationen/neat-aufsichtsdelegation-nad/Seiten/default.aspx>. 15) Vgl. Bericht der NAD über den Bau der NEAT im Jahre 2012 vom 26. April 2013, S. 6141.