

EIDGENÖSSISCHE FINANZKONTROLLE  
CONTRÔLE FÉDÉRAL DES FINANCES  
CONTROLLO FEDERALE DELLE FINANZE  
SWISS FEDERAL AUDIT OFFICE



# Prüfung der Kostenrechnung bei der Transportpolizei

Schweizerische Bundesbahnen

Bestelladresse	Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK)
Adresse de commande	Monbijoustrasse 45
Indirizzo di ordinazione	3003 Bern
Ordering address	Schweiz
Bestellnummer	1.18577.916.00415
Numéro de commande	
Numero di ordinazione	
Ordering number	
Zusätzliche Informationen	<a href="http://www.efk.admin.ch">www.efk.admin.ch</a>
Complément d'informations	<a href="mailto:info@efk.admin.ch">info@efk.admin.ch</a>
Informazioni complementari	twitter: @EFK_CDF_SFAO
Additional information	+ 41 58 463 11 11
Abdruck	Gestattet (mit Quellenvermerk)
Reproduction	Autorisée (merci de mentionner la source)
Riproduzione	Autorizzata (indicare la fonte)
Reprint	Authorized (please mention source)

# Inhaltsverzeichnis

<b>Das Wesentliche in Kürze</b> .....	<b>4</b>
<b>L'essentiel en bref</b> .....	<b>6</b>
<b>L'essenziale in breve</b> .....	<b>8</b>
<b>Key facts</b> .....	<b>10</b>
<b>1 Auftrag und Vorgehen</b> .....	<b>12</b>
1.1 Ausgangslage .....	12
1.2 Prüfungsziel und -fragen.....	12
1.3 Prüfungsumfang und -grundsätze .....	12
1.4 Unterlagen und Auskunftserteilung .....	12
1.5 Schlussbesprechung .....	13
<b>2 Kostenrechnung und ihre Abbildung in den Systemen</b> .....	<b>14</b>
2.1 Die Kosten- und Leistungsrechnung ist komplex, steht aber in Übereinstimmung mit dem Controlling-Manual der SBB .....	14
2.2 Die Transparenz bezüglich Leistungsverrechnung ist verbesserungswürdig .....	14
<b>3 Geschäftsmodell und Führungsinstrumente</b> .....	<b>16</b>
3.1 Die Geschäftssteuerung orientiert sich zu wenig an der Sicherheitslage .....	16
3.2 Abstimmungsprobleme zwischen TPO und Securitrans.....	17
3.3 Der Preisvergleich ist nicht gewährleistet .....	17
3.4 Die Rechtmässigkeit von Auszahlungen ist zu klären .....	18
<b>4 Kontrollumfeld der IT-Systeme</b> .....	<b>20</b>
4.1 Medienbrüche und manuelle Eingriffe in die Leistungserfassung .....	20
4.2 Das Kontrollsystem ist ungenügend .....	21
<b>5 Die Ausrichtung der Transportpolizei wird abgeklärt</b> .....	<b>23</b>
<b>Anhang 1: Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>24</b>
<b>Anhang 2: Abkürzungen</b> .....	<b>25</b>

# Prüfung der Kostenrechnung bei der Transportpolizei Schweizerische Bundesbahnen

## Das Wesentliche in Kürze

---

Die Transportpolizei (TPO) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erbringt mit ihren rund 190 Polizistinnen und Polizisten sowie einem Gesamtaufwand von 48,7 Millionen Franken Sicherheitsleistungen im öffentlichen Verkehr. Die Prüfung der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) konzentrierte sich auf die Beurteilung der Kostenzuscheidung der TPO für die Jahre 2016 und 2017.

### **Ressourcen könnten stärker nach Sicherheitslage eingesetzt werden**

Die Steuerung von TPO orientiert sich stark an den mit den Eisenbahnen vereinbarten Mengengerüsten. Abweichungen zu den Planzahlen werden möglichst geringgehalten. Dazu werden Anpassungen in der Leistungserfassung und den Verteilschlüsseln vorgenommen sowie die Einsatzpläne auf die Vertragseinhaltung ausgerichtet. Nach Meinung der EFK kann dies dazu führen, dass die Gefahrenlage zu wenig berücksichtigt wird. Sie empfiehlt der SBB, zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr, sicherzustellen, dass die Verträge genügend Spielraum aufweisen, um der sich laufend verändernden Sicherheits- und Bedrohungslage besser begegnen zu können.

Aufgrund der Vorgaben des Controlling-Manuals der SBB wurde im System SAP eine den gängigen betriebswirtschaftlichen Anforderungen entsprechende Kosten- und Leistungsrechnung eingeführt. Die komplexe und mit teils manuellen Schnittstellen (Medienbrüche) geprägte IT-Landschaft erschwert die Nachvollziehbarkeit des Datenflusses. Die Zugriffe auf die Systeme sind zu wenig restriktiv und nicht belegt. Letztlich können die in Umsystemen veränderten Leistungserfassungsdaten aus dem SAP nicht mehr mit den Quelldaten abgeglichen werden. Die EFK sieht Handlungsbedarf, den Integrationsgrad, und damit auch die Datenintegrität, zu erhöhen.

### **Intransparenz bei den Zulagen, den Preisen und der Zusammenarbeit mit Securitrans**

Im Zusammenhang mit den Zulagenabrechnungen und der Arbeitszeitbuchhaltung fehlt ein Internes Kontrollsystem. Die SBB haben für die Mitarbeitenden mit einem Arbeitsvertrag nach Obligationenrecht die Entschädigungen für zusätzliche Arbeitsbelastungen, Nacht- und Sonntagsarbeit sowie Pikettdienst nicht nachvollziehbar geregelt. Es ist nicht auszuschliessen, dass solche Mitarbeitende ungerechtfertigte Zulagen erhalten haben.

Die Verträge mit Dritten sind unterschiedlich ausgestaltet. Die TPO publiziert ihre Preise nicht und hält somit die rechtlichen Grundlagen nicht ein.

Sicherheitsleistungen werden gemäss historisch gewachsener Regel hälftig zwischen den Divisionen Infrastruktur und Immobilien aufgeteilt. Seitens Immobilien werden die Dienstleistungen von Securitrans erbracht, für Infrastruktur durch die TPO. Die Koordination der Tätigkeiten ist unbefriedigend und die SBB hat das Synergiepotenzial zwischen TPO und Securitrans noch nicht genügend ausgeschöpft. Die Kostenteilung erfolgt nach einer vereinfachten Leistungsverrechnung. Die Anwendung dieses Verfahrens führte

2017 zu einer Verschiebung von ca. 1,95 Millionen Franken in die Division Infrastruktur. Dies zulasten der nicht subventionierten Division Immobilien, damit ohne Konsequenzen im Subventionsbereich. Die EFK empfiehlt der SBB, die verursachergerechte Leistungsverrechnung und einen erhöhten Effizienzgrad in der Zusammenarbeit mit Securitrans für diese Leistungen anzustreben.

# Audit de la comptabilité analytique de la police des transports

## Chemins de fer fédéraux

### L'essentiel en bref

---

La police des transports des Chemins de fer fédéraux (CFF), qui compte environ 190 policiers, assure la sécurité dans les transports publics. Le total de ses charges s'élève à 48,7 millions de francs. L'audit du Contrôle fédéral des finances (CDF) a porté sur l'évaluation de l'attribution des coûts de la police des transports en 2016 et 2017.

#### **L'affectation des ressources pourrait être ciblée davantage en fonction du contexte sécuritaire**

Le pilotage de la police des transports se fonde principalement sur les grilles quantitatives convenues avec les CFF. Les écarts par rapport aux chiffres planifiés sont limités au maximum. À cet effet, des modifications sont apportées dans la saisie des prestations et des clés de répartition ainsi que dans la réorganisation des plans d'engagement en vue du respect des contrats. Selon le CDF, cette façon de procéder peut donner lieu à une prise en compte insuffisante des dangers. Il recommande aux CFF de s'assurer, en collaboration avec l'Office fédéral des transports, que les contrats laissent suffisamment de marge de manœuvre pour mieux pouvoir répondre à l'évolution constante de la situation sécuritaire et des menaces.

Une comptabilité analytique satisfaisant aux exigences économiques courantes a été introduite dans le système SAP, selon les prescriptions du manuel relatif au contrôle de gestion des CFF. L'environnement informatique caractérisé par des interfaces complexes et en partie manuelles (changements de supports) complique la traçabilité du flux de données. En outre, les accès aux systèmes ne sont pas suffisamment restrictifs et leur documentation fait défaut. Enfin, il n'est plus possible de comparer les données relatives aux relevés de prestations modifiées dans les systèmes périphériques et extraites de SAP aux données sources. Le CDF considère qu'il est nécessaire d'agir en augmentant le degré d'intégration et, par conséquent, l'intégrité des données.

#### **Opacité sur les indemnités, les prix et la collaboration avec Securitrans**

Un système de contrôle interne relatif aux décomptes des indemnités et à la comptabilisation du temps de travail fait défaut. Les règles définies par les CFF pour les indemnités versées aux collaborateurs jouissant d'un contrat de travail au sens du code des obligations en cas de charges de travail supplémentaires, de travail de nuit et du dimanche et de services de permanence ne sont pas claires. Il n'est pas exclu que des collaborateurs aient reçu des indemnités indues.

Les contrats passés avec des tiers diffèrent les uns des autres. La police des transports ne publie pas ses prix et ne respecte donc pas les bases légales.

Les prestations en matière de sécurité sont réparties, sur la base de règles établies au fil du temps, à parts égales entre les divisions Infrastructure et Immobilier. Les prestations fournies par Securitrans sont affectées à la division Immobilier, celles de la police des transports à la division Infrastructure. La coordination des activités n'est pas satisfaisante, et les CFF

n'exploitent pas encore suffisamment le potentiel de synergies existant entre la police des transports et Securitrans. La répartition des coûts se fonde sur une procédure simplifiée d'imputation des prestations. En 2017, l'application de cette procédure a entraîné le transfert d'environ 1,95 million de francs dans la division Infrastructure. Ceci au détriment de la division Immobilier non subventionnée, et donc sans conséquences pour le domaine des subventions. Le CDF recommande aux CFF de parvenir à une imputation des prestations conforme au principe de causalité et d'améliorer l'efficacité de la collaboration avec Securitrans pour ces prestations.

**Texte original en allemand**

# Verifica della contabilità analitica della polizia dei trasporti

## Ferrovie federali svizzere

### L'essenziale in breve

---

La polizia dei trasporti (TPO) delle Ferrovie federali svizzere (FFS), composta da circa 190 poliziotti, fornisce prestazioni per garantire la sicurezza nei mezzi di trasporto pubblico sostenendo una spesa complessiva di 48,7 milioni di franchi. La verifica del Controllo federale delle finanze (CDF) è incentrata sulla valutazione della ripartizione dei costi della TPO per il 2016 e 2017.

#### **Impiegare le risorse tenendo maggiormente conto della situazione relativa alla sicurezza**

La gestione della TPO si basa fortemente sulle quantità convenute con le ferrovie. Si cerca di derogare il meno possibile alle cifre pianificate. Per questo motivo la registrazione delle prestazioni e le chiavi di ripartizione vengono adeguate e i piani di intervento sono orientati al rispetto del contratto. Secondo il CDF, procedendo in tal modo si rischia di non considerare sufficientemente la situazione di pericolo. Raccomanda pertanto alle FFS di garantire, d'intesa con l'Ufficio federale dei trasporti, che i contratti offrano un margine di manovra sufficiente per affrontare in modo più efficace situazioni come quella relativa alla sicurezza e quelle di minaccia, che evolvono continuamente.

In base alle disposizioni del manuale di controlling delle FFS, nel sistema SAP è stata introdotta una contabilità analitica che soddisfa i principi di economia aziendale attuali. L'ambiente informatico complesso e caratterizzato da interfacce in parte manuali (discontinuità dei sistemi di trasmissione) ostacola la tracciabilità del flusso di dati. Gli accessi ai sistemi sono troppo poco restrittivi e non sono documentati. Infine, i dati delle registrazioni delle prestazioni provenienti da SAP e modificati nei sistemi periferici non possono più essere confrontati con i dati di origine. Il CDF ritiene che sia necessario intervenire aumentando il grado di integrazione e in tal modo anche l'integrità dei dati.

#### **Poca trasparenza per quanto riguarda le indennità, i prezzi e la collaborazione con Securitrans**

Manca un sistema di controllo interno per i conteggi delle indennità e la contabilità del tempo di lavoro. Per i collaboratori assunti con un contratto di lavoro conforme al Codice delle obbligazioni, le FFS non hanno disciplinato in maniera chiara le indennità per lavoro supplementare, lavoro notturno e domenicale nonché per il servizio di picchetto. Non è escluso che questi collaboratori abbiano ricevuto indennità ingiustificate.

I contratti con i terzi assumono varie forme. La TPO non pubblica i suoi prezzi e quindi non rispetta le basi giuridiche.

I servizi di sicurezza vengono ripartiti in parti uguali tra le due divisioni Infrastruttura e Immobili in base a una regola che si è sviluppata nel corso degli anni. Per la divisione Immobili le prestazioni vengono fornite da Securitrans, mentre per la divisione Infrastruttura dalla TPO. Il coordinamento tra le attività non è soddisfacente e le FFS non hanno sfruttato a sufficienza il potenziale di sinergia tra la TPO e Securitrans. La ripartizione dei costi avviene



in base a un computo semplificato delle prestazioni. Nel 2017 l'applicazione di questa procedura ha comportato un trasferimento di circa 1,95 milioni di franchi dalla divisione Immobili alla divisione Infrastruttura. Dal momento che la divisione Immobili non riceve sussidi, tale trasferimento non ha avuto conseguenze nell'ambito dei suddetti aiuti finanziari. Il CDF raccomanda alle FFS di puntare su un computo delle prestazioni conforme al principio di causalità e su un maggior grado di efficienza nella collaborazione con Securitrans per queste prestazioni.

**Testo originale in tedesco**

# Audit of Transport Police cost accounting

## Swiss Federal Railways

### Key facts

---

With its some 190 police officers and total expenses of CHF 48.7 million, the SBB's Transport Police (TPO) provides security services for public transport. The audit of the Swiss Federal Audit Office (SFAO) focused on assessing TPO's apportionment of costs for 2016 and 2017.

#### **Resources could be used with a greater focus on the security situation**

TPO's management is very much based on the quantities agreed with the railways. Deviations from the planned figures are kept to a minimum. To this end, adjustments are made to performance recording and distribution keys, and the assignment plans are aimed at contract compliance. The SFAO believes that this can lead to insufficient consideration being given to the risk situation. It recommends that the SBB, together with the Federal Office of Transport, should ensure that contracts have sufficient leeway to better deal with the constantly changing security and threat situation.

Based on the specifications of the SBB's controlling manual, cost and performance accounting that meets the usual business requirements was introduced in the SAP system. The complex IT landscape, which is characterised by partly manual interfaces (media breaks), makes it difficult to trace the data flow. System access is not restrictive enough and is not documented. Finally, the performance recording data from SAP that has been changed in peripheral systems can no longer be compared with the source data. The SFAO sees a need for action to increase the degree of integration and thus also data integrity.

#### **Opacity regarding allowances, prices and cooperation with Securitrans**

An internal control system is lacking in connection with allowance accounting and working time accounting. The SBB has not comprehensively regulated the compensation for additional workloads, night and Sunday work and standby duty for employees with an employment contract in accordance with the Swiss Code of Obligations. It cannot be ruled out that such employees may have received unjustified allowances.

Contracts with third parties are formulated differently. TPO does not publish its prices and therefore does not comply with the legal framework.

Security services are divided equally between the Infrastructure and Real Estate Divisions in accordance with rules developed over time. On the Real Estate side, the services are provided by Securitrans, and by TPO on the Infrastructure side. The coordination of activities is unsatisfactory and the SBB has not yet sufficiently exploited the synergy potential between TPO and Securitrans. Cost sharing is based on simplified service charging. The use of this procedure resulted in a transfer of approximately CHF 1.95 million to the Infrastructure Division in 2017. This was at the expense of the non-subsidised Real Estate Division, and thus had no consequences in the area of subsidies. The SFAO recommends that the SBB should strive to achieve originator-oriented service charging and a higher degree of efficiency in its cooperation with Securitrans for these services.

**Original text in German**

# Generelle Stellungnahme der Geprüften

## **Generelle Stellungnahme des Bundesamts für Verkehr (BAV)**

Die Revision der EFK zeigt, dass bei der Steuerung der Transportpolizei Defizite bestehen und sich diese zu stark an SBB-internen Zielsetzungen und Vorgaben orientiert. Das BAV würde es begrüßen, wenn die Steuerungsproblematik der Transportpolizei vertieft analysiert und alternative Organisationsmodelle geprüft würden. Ebenso ist zu prüfen, ob die Leistungen der Transportpolizei, mindestens soweit sie bestellte und abgeltungsberechtigte Verkehre betreffen, nicht zentral bestellt werden sollten, da die linienweise Bestellung einen risikoorientierten Einsatz der Transportpolizei erschwert.

## **Generelle Stellungnahme der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB)**

Die SBB begrüsst, dass Whistleblowing-Hinweise konsequent überprüft werden. Die Sicherheit von Kundinnen und Kunden sowie von Mitarbeitenden hat für die SBB oberste Priorität. Die SBB stellt fest, dass die Sicherheitsorgane der SBB die Sicherheitslage gemeinsam mit den Partnern von Bund und Kantonen eng verfolgen und ihr Dispositiv laufend anpasst. Demzufolge werden die Kräfte der SBB Transportpolizei auf Basis der Lageentwicklung und Kundenbedürfnissen eingesetzt. Durch systemische und prozessuale Vereinfachungen soll nun weitere Handlungsfreiheit für den Einsatz der SBB Transportpolizei erzeugt werden. Die in der Leistungserfassung und im Systemumfeld aufgezeigten Schwächen werden behoben und angepasst sowie - wo notwendig und zielführend - um entsprechende IKS-Kontrollen ergänzt. Des Weiteren werden Datenintegrität und Effektivität der Kostenrechnung in Übereinstimmung mit dem Controlling Manual verbessert. Preise werden zukünftig nach Kategorie differenziert und in geeigneter Form publiziert.

# 1 Auftrag und Vorgehen

## 1.1 Ausgangslage

Das Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr und dessen Verordnung regeln die Aufgaben und Befugnisse der Sicherheitsorgane. Deren Aufsicht nimmt das Bundesamt für Verkehr (BAV) wahr. Es gibt zwei Arten von Sicherheitsorganen: den Sicherheitsdienst und die Transportpolizei (TPO).

Die TPO sorgt für die Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit an Bahnhöfen und in den Transportmitteln von Transportunternehmen. Sie spielt eine aktive Rolle bei der Verminderung der Risiken Vandalismus und Terrorismus. Mit Genehmigung des BAV können Transportunternehmen Sicherheitsaufgaben einer privaten Organisation übertragen.

In den Jahren 2001 bis 2010 wurden die Aufgaben der ehemaligen Bahnpolizei an die SBB-Tochter (51 %) Securitrans AG übertragen. Ab 1. Januar 2011 erfolgte die vollständige Rückführung der TPO in die SBB. Die Securitrans bietet seither noch die Dienstleistungen Objektschutz und Baustellensicherheit an.

Zu Beginn des Jahres 2017 wurden bei TPO rund 247 Mitarbeitende beschäftigt, darunter 188 Polizistinnen und Polizisten.

## 1.2 Prüfungsziel und -fragen

Die Prüfung konzentrierte sich auf die Beurteilung der sachgerechten Kostenzuscheidung der TPO für die Jahre 2016 und 2017. Um das mit Quersubventionen verbundene Risiko zu bewerten, wurden drei Hauptfragen ausgewählt:

1. Ist das Informatikumfeld geeignet, um die finanzielle Abwicklung des Geschäfts der TPO effektiv zu unterstützen?
2. Werden den einzelnen internen und externen Kostenstellen die effektiv erbrachten Leistungen verrechnet?
3. Stellt die Kostenrechnung sicher, dass die angewandten Kostensätze der Realität entsprechen?

## 1.3 Prüfungsumfang und -grundsätze

Die Prüfung wurde von Alexandre Bläuer (Revisionsleiter), Petra Kuhn, Daniel Hasler, Patrick Wegmann und Martin Kropf vom 26. April bis 6. Juli 2018 durchgeführt. Sie erfolgte unter der Federführung von Robert Scheidegger, Mandatsleiter für das UVEK. Ein interner Revisor der SBB unterstützte das Team mit Datenanalysen. Die Ergebnisbesprechung hat am 21. Juni 2018 stattgefunden. Der vorliegende Bericht berücksichtigt nicht die weitere Entwicklung nach der Ergebnisbesprechung.

## 1.4 Unterlagen und Auskunftserteilung

Die notwendigen Auskünfte wurden der EFK umfassend und zuvorkommend erteilt. Die gewünschten Unterlagen (sowie die benötigte Infrastruktur) standen dem Prüfteam vollumfänglich zur Verfügung.

## 1.5 Schlussbesprechung

Die Ergebnisbesprechung fand am 25. September 2018 statt. Seitens SBB haben teilgenommen: CEO, Leiter Interne Revision und folgende Vertreter der Division Personenverkehr: Divisionsleiter, Verantwortlicher Finanzen und Verantwortlicher öffentliche Sicherheit. Die EFK war vertreten durch den Vizedirektor, den Mandatsleiter, den Revisionsleiter und ein Mitglied des Prüfteams. Die Schlussbesprechung fand am 11. Dezember 2018 mit dem CEO, dem Divisionsleiter Personenverkehr und dem Leiter der internen Revision der SBB, sowie dem Direktor und dem Mandatsleiter EFK statt.

Die EFK dankt für die gewährte Unterstützung und erinnert daran, dass die Überwachung der Empfehlungsumsetzung den Amtsleitungen bzw. den Generalsekretariaten obliegt.

EIDGENÖSSISCHE FINANZKONTROLLE

## 2 Kostenrechnung und ihre Abbildung in den Systemen

### 2.1 Die Kosten- und Leistungsrechnung ist komplex, steht aber in Übereinstimmung mit dem Controlling-Manual der SBB

Das Steuerungsmodell für die Ausgestaltung der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) ist im Controlling-Manual der SBB festgehalten. Sowohl die Abbildung der Aufbauorganisation als auch die Strukturierung der Kostengefässe erfolgen im SAP (ERP-System). Die hinterlegten Abrechnungsvorschriften und verwendeten Kostensätze konnten eingesehen und überprüft werden. Die Werteflüsse im SAP sind nachvollziehbar und die für die Steuerung des Geschäftes notwendigen Daten im System verfügbar. Für Aussenstehende schwierig verständlich ist die Verteilung von Deckungsdifferenzen und Zwischengewinnen, sie erfolgt mittels aufwendiger Berechnungen ausserhalb des SAP-Moduls.

#### Beurteilung

Die KLR deckt die Vorgaben des Controlling-Manuals im Grundsatz ab. Die Mechanismen der Abrechnungsvorschriften sowie die angewendeten Kostensätze erscheinen plausibel. Dass Mitarbeitende von Gemeinkostenstellen auch auf produktive Kostensammler rapportieren, steht zwar im Widerspruch zum Manual, hat aber keinen wesentlichen Einfluss auf die steuerungsrelevanten Informationen. Die komplexen Hilfsberechnungen und separaten Umsysteme (siehe Kapitel 4) erschweren die Nachvollziehbarkeit der Daten. Datenintegrität und Effektivität der KLR sind verbesserungswürdig.

#### Empfehlung 1 (Priorität 1)

Die EFK empfiehlt den SBB sicherzustellen, dass die Kosten- und Leistungsrechnung der Transportpolizei effizient und ordnungsgemäss geführt wird sowie die rechtlichen Grundlagen bezüglich Betriebskosten- und Leistungsrechnung eingehalten werden.

#### Stellungnahme des Geprüften

Allfällige Widersprüche zum Controlling-Manual werden geprüft und bei Bedarf behoben. Angemessene IKS-Massnahmen und Dokumentation werden zur Verbesserung der Datenintegrität und Nachvollziehbarkeit eingeführt.

### 2.2 Die Transparenz bezüglich Leistungsverrechnung ist verbesserungswürdig

Sicherheitsleistungen am Bahnhof werden gemäss historisch gewachsener Regel hälftig zwischen den Divisionen Infrastruktur und Immobilien aufgeteilt. Seitens der Division Immobilien werden die Dienstleistungen von Securitrans erbracht, für Infrastruktur durch die TPO. Im Sinne der Reduktion interner Verrechnungen verzichten die beiden Divisionen auf eine gegenseitige Rechnungstellung der Sicherheitsleistungen im Bahnhof-Perimeter. Effektiv hat aber die Division Immobilien in den Jahren 2016 rund 1,25 Mio. Franken resp. 2017 1,95 Mio. Franken höhere Kosten getragen.

### **Beurteilung**

Der Fehlbetrag geht zulasten der nicht abgeltungsberechtigten Division Immobilien und hat somit keine subventionsrechtliche Bevorteilung zur Folge. Die Absicht, interne Verrechnungen zu minimieren, ist begrüßenswert und im Controlling-Manual so festgehalten. Aus Sicht der EFK wäre ein einfacher Ausgleichsmechanismus zur Herstellung des Verursacherprinzips anzustreben.

### **Empfehlung 2 (Priorität 2)**

Die EFK empfiehlt den SBB sicherzustellen, dass die verursachergerechte Leistungsverrechnung zwischen Infrastruktur und Immobilien gewährleistet ist.

### **Stellungnahme des Geprüften**

Die Leistungsverrechnungsmethodik wird geprüft und die verursachergerechte Leistungsverrechnung verbessert.

## 3 Geschäftsmodell und Führungsinstrumente

### 3.1 Die Geschäftssteuerung orientiert sich zu wenig an der Sicherheitslage

Gemäss Gesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (BGST, Artikel 2 Absatz 4) sind die SBB verpflichtet, die TPO nach Gefahrenlage einzusetzen. Die während der Prüfung gewonnen Erkenntnisse zeigen aber, dass sich die Steuerung der Einsatzplanung prioritär auf die geplanten Bestellvorgaben ausrichtet. Die von den Bestellern gestellten hohen Anforderungen begünstigen dieses Verhaltensmuster. Die TPO-Geschäftsleitung misst der Einhaltung des vertraglich vereinbarten Mengengerüstes hohen Wert bei. Dies führt dazu, dass Einsatzplanungen auf noch nicht ausgeschöpfte Stunden ausgerichtet werden und Eingriffe in die Leistungserfassung erfolgen (siehe Kapitel 4.1).

Die Aussagen der Interviewten haben gezeigt, dass die Eingriffe durch die Hierarchiestufen hinweg gewollt sind. Die Veränderungen erfolgen durch die Anpassung von Verteilschlüsseln (Excel-Datei «Wertefluss TPO») und in den Umsystemen BOOR und SPX. In Einzelfällen führt dies dazu, dass den Bestellern nicht die tatsächlichen Leistungsbezüge verrechnet werden.

#### Beurteilung

Abweichungen zu Bestellmengen werden seitens TPO tunlichst vermieden. Die Organisation ist zu stark darauf fokussiert, in der Schlussabrechnung Differenzen zu den vertraglich festgehaltenen Mengen zu minimieren. Dass dabei nachträglich korrigierend in die Daten der Leistungserfassung sowie Verteilschlüssel eingegriffen wird, kann nicht im Sinne eines etablierten Kontrollumfeldes sein. Ob der sich laufend verändernden Sicherheits- und Bedrohungslage mit dieser Ausrichtung genügend Rechnung getragen wird, muss zumindest kritisch hinterfragt werden.

#### Empfehlung 3 (Priorität 1)

Die EFK empfiehlt den SBB, zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), zu definieren, wie die Leistungen der Sicherheitsorgane nach Gefahren- und Sicherheitslage erbracht und deren Verrechnung einfacher und pragmatischer erfolgen kann. Dies kann beispielsweise mit einer Verrechnung nach einem fixen Verteilschlüssel erfolgen, der regelmässig auf seine Angemessenheit überprüft wird.

#### Stellungnahme des Geprüften

Sicherheit ist ein elementarer Bestandteil der Unternehmenskultur und fortlaufend überwacht. Konzernziel der SBB. Die hohen Standards gelten nicht nur für die Bahnproduktion, sondern für alle Unternehmensbereiche, insbesondere auch für die SBB Transportpolizei im Rahmen der Sicherheitsleistungserbringung. Unsere Kundinnen und Kunden fühlen sich im Zug und am Bahnhof sicherer als im übrigen öffentlichen Raum. Dies belegen aktuelle Ergebnisse unserer Kundenzufriedenheitsbefragung. Deliktzahlen auf tiefem Niveau zeigen, dass die SBB ihr integrales Sicherheitsdispositiv laufend überprüft und wo nötig anpasst. Treiber für alle Security Massnahmen ist die Gefahren- und Sicherheitslage.

Mit einem vereinfachten Bestell- und Abrechnungsverfahren sollen aufgrund veränderter Sicherheitslage notwendige Einsatzänderungen einfacher abgerechnet werden können.



Die SBB strebt deshalb für die Leistungen der SBB Transportpolizei mit den Stellen des Bundes und den Kantonen auf lage- und risikoorientierter Einsatzführung basierende Bestell- und Abrechnungsverfahren.

### 3.2 Abstimmungsprobleme zwischen TPO und Securitrans

Die interdivisionale Aufteilung der Sicherheitsleistungen am Bahnhof zwischen TPO (Infrastruktur) und Securitrans (für die Division Immobilien) ist eine Herausforderung. Eine Augenscheinnahe zeigte, dass die Disposition zwischen den beiden Anbietern nicht genügend abgestimmt wird. So hat die EFK die redundante Präsenz im gleichen Bahnhof und doppelt ausgeführte Kontrollen einerseits, nicht optimal ausgenutzte Arbeitsschritte aufgrund der Arbeitsteilung andererseits vorgefunden. Auch nutzt die SBB die Investitionen in Infrastruktur (Videoüberwachung, Räumlichkeiten) nicht bestmöglich, da die Anlagen in der Regel nicht beiden Sicherheitsdienstleistern zur Verfügung stehen.

Im Anschluss an die Umsetzung der integralen Einsatzplanung wurden im Jahr 2014 auch die Objektschutzkräfte von Securitrans in den Bahnhöfen der TPO unterstellt. Im Rahmen dieser Optimierungsmassnahme wurde ein Synergiepotenzial von 14 000 Arbeitsstunden zwischen den beiden Anbietern für den Bahnhof-Perimeter ausgemacht. Als Konsequenz wurde das Budget seitens Sicherheitsdienst für Infrastruktur um 1,8 Millionen Franken reduziert und jenes für Fernverkehr entsprechend erhöht. Der Verteilschlüssel «Konzernschlüssel» für die Umlage von Administrationskosten aber wurde nie angepasst.

#### Beurteilung

Die Beobachtungen der EFK und verschiedene Interviews zeigen, dass die Zusammenarbeit zwischen TPO und Securitrans noch Schwächen aufweist. Es besteht Synergiepotenzial.

Bei der Zuordnung der Administrationskosten sind Abweichungen zu Planwerten schwierig zu erklären. Der nicht mehr aktuelle Verteilschlüssel wird in der Budgetierung um den Pauschalwert verändert, die Kohärenz mit den Ist-Zahlen ist nicht vollständig gegeben.

#### Empfehlung 4 (Priorität 1)

Die EFK empfiehlt der SBB, unter Beizug der Geschäftsbereiche Immobilien sowie Infrastruktur, die Zusammenarbeit und somit die Effizienz zwischen TPO und Securitrans im Perimeter Bahnhof zu verbessern.

#### Stellungnahme des Geprüften

Die 2014 beschlossenen Massnahmen zur engen Zusammenarbeit zwischen TPO und Securitrans AG führten zu Synergien am Bahnhof. Die Überprüfung der Planungs- und Absprachemechanismen im Sinne der weiteren Optimierungen ist am Laufen. Optimierungen werden, wo möglich, realisiert.

### 3.3 Der Preisvergleich ist nicht gewährleistet

Die Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr hält fest, dass die TPO ihre Leistungen zu vergleichbaren Bedingungen anbieten muss. Gemäss den Erläuterungen zur Verordnung sollen zudem die Preise publiziert werden.

Die TPO-Preise sind nicht publiziert. Die EFK stellte bei Einsichtnahme in Verträge fest, dass die Preise variieren. Gewisse Differenzen lassen sich mit den unterschiedlichen Volumengrößen begründen. Insgesamt erwirtschaftet die TPO bei den Drittverträgen einen Verlust (500 000 Franken im Jahr 2016, 400 000 Franken 2017), der Grossteil wird mit nicht verrechneten Restrukturierungskosten an den ZVV begründet.

### **Beurteilung**

Die TPO erfüllt nicht die rechtlichen Vorgaben bezüglich der Preise. Die Verträge mit Dritten sind nicht vergleichbar und beinhalten verschiedene Stundentarife. Die Anforderungen an die Transparenz, resp. nach der Tarifpublikation sind nicht eingehalten.

Nach den Erläuterungen zur Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr müssen die Kosten der TPO gedeckt sein. Die Kostenrechnung TPO weist für den Kostenträger «Dritte» einen Verlust aus.

### **Empfehlung 5 (Priorität 2)**

Die EFK empfiehlt den SBB sicherzustellen, dass die TPO gleiche Leistungen zu vergleichbaren Bedingungen anbietet, ihre Preise publiziert sowie die Kosten der TPO gedeckt sind.

### **Stellungnahme des Geprüften**

Die TPO bietet ihre Leistungen zu vergleichbaren Bedingungen an. Unterschiedliche Qualitäts- und Quantitätsanforderungen der Besteller haben Einfluss auf die Kosten.

Die Preise für Leistungen der SBB Transportpolizei werden nach Kategorie differenziert in einer zweckmässigen Form publiziert und periodisch aktualisiert werden.

## **3.4 Die Rechtmässigkeit von Auszahlungen ist zu klären**

### **Unklare Rechtslage bei Nacht- und Sonntagsarbeit sowie Pikett von OR-Mitarbeitenden**

Während für die dem Gesamtarbeitsvertrag (GAV) unterstellten Mitarbeitenden die Abgeltung geregelt ist, weist das Kaderreglement keinen expliziten Anspruch auf Pikettdienst aus. Zudem muss Pikettdienst im Arbeitsvertrag vereinbart sein<sup>1</sup>. Im Jahr 2016 haben die OR-Mitarbeitenden die Pauschale von 250 Franken pro Woche für den Pikettdienst Stufe mittel bezogen. Die TPO stützt sich dabei auf den Ansatz des GAV sowie auf eine Mail der Personalkommission an die Personalabteilung SBB aus dem Jahr 2011.

### **Dienstbefehl nicht kongruent mit Vorgaben**

Mit dem Dienstbefehl betreffend Führungspikett vom 1. Januar 2017 hat der Kommandant TPO bestimmt, dass das Führungspikett neu als Pikett normal zu 500 Franken entschädigt wird. Der in diesem Dienstbefehl beschriebene Bereitschaftsgrad entspricht nicht den internen Vorgaben<sup>2</sup>. Zudem beschränkt die vorerwähnte Mail der Personalkommission sowie der Dienstbefehl Bezugsberechtigungen auf die dem Kommandanten unterstellte Führungskräfte. Trotzdem hat der Kommandant in den Jahren 2016 und 2017 für 3000 Franken Pikettvergütungen beantragt. Diese hat der Leiter öffentliche Sicherheit genehmigt.

<sup>1</sup> Artikel 8a Absatz 2, Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, SR 822.211

<sup>2</sup> Konzernweisung K 133.1 «Verfügbarkeit und Einsätze ausserhalb der Arbeitszeit»

## Höchst Arbeitszeit nicht korrekt vergütet

Im Jahr 2016 wurde festgestellt, dass seit der Reintegration der TPO in die SBB die Barvergütung für Überschreitungen der Höchst Arbeitszeit nicht ausbezahlt wurde. Die aktiven Mitarbeitenden wurden 2017 hierfür mit total 500 000 Franken entschädigt, für ehemalige Mitarbeitende erfolgte dies nur auf Antrag.

### Beurteilung

Die unregelmässigen Arbeitszeiten greifen ins Privatleben der Mitarbeitenden der TPO ein und können deren Gesundheit beeinträchtigen. Es ist für die EFK plausibel, dass die SBB auch den OR-Mitarbeitenden Zulagen nach GAV bezahlt hat. Dennoch ist dafür eine klare und widerspruchsfreie Rechtsgrundlage erforderlich. Besonders das Leisten von Führungspikett müssen die Vertragspartner im Arbeitsvertrag regeln. Für die Bezahlung der Pikettentschädigungen an den Kommandanten jedoch fehlt jegliche Grundlage.

Bei den ehemaligen Mitarbeitenden besteht eine Ungleichbehandlung, was aber aus verwaltungsökonomischen Überlegungen nachvollziehbar ist. Es besteht hingegen das Risiko, dass weitere (ehemalige) Mitarbeitende nachträgliche Forderungen stellen, welche die TPO begleichen muss.

### Empfehlung 6 (Priorität 2)

Die EFK empfiehlt den SBB, beim OR-Personal der TPO im Zusammenhang mit den Vergütungen und Pikettabgeltungen klare rechtliche Grundlagen sowie ein konsistentes Regelwerk zu schaffen. Die Rechtmässigkeit der ausbezahlten Zulagen sowie die Anwendung der höheren Pikettzulage ist zu überprüfen. Allfällig zu viel bezahlte Zulagen sind zurückzufordern.

### Stellungnahme des Geprüften

Nach interner Prüfung ist die Pikettzulage korrekt eingestuft und entspricht der internen Konzernweisung.

Der Dienstbefehl wird formal angepasst und allfällig zu viel ausbezahlte Zulagen werden nachträglich zurückgefordert.

## 4 Kontrollumfeld der IT-Systeme

### 4.1 Medienbrüche und manuelle Eingriffe in die Leistungserfassung

Die vorgefundene IT-Landschaft ist komplex, fragmentiert und benötigt verschiedene Schnittstellen. Nur wenige Schlüsselpersonen haben die Gesamtsicht und deren Stellvertretung ist oft nicht gewährleistet. Die in den Verarbeitungsprozessen involvierten Personen sind auf ihre Tätigkeit spezialisiert und haben kein Bild für die Zusammenhänge.

Die Stundenerfassung der Mitarbeitenden erfolgt in der Applikation SPX und bildet die Basis für geleistete Einsatzstunden. Letztere generiert automatisch die Zulagen. Die Daten mit den erfassten Stundendaten werden in die Applikation BOOR exportiert. In dieser Anwendung werden nebst Plausibilisierungen eine Zuordnung der Stunden nach hinterlegten Regeln vorgenommen. Alsdann werden die Daten über eine SQL-Schnittstelle in eine Excel-Datei exportiert. Aus der überarbeiteten Excel-Datei werden die Mengentreiber für die KLR im SAP eingepflegt.

Eingriffe in Arbeitszeitdaten erfolgen auf allen Stufen der Datenverarbeitung. So sind Umbuchungen im Primärsystem SPX vorzufinden und im BOOR werden die Zuordnungsregeln unterjährig teilweise angepasst. Insbesondere in der Excel-Datei «Wertefluss TPO» sind Datenveränderungen gang und gäbe, Umlageschlüssel werden verschiedentlich verändert, um die Zuordnung von Administrativstunden auf Planwerte zu bringen. Durch die Vielzahl und Komplexität der Eingriffe ist eine Abstimmung der Stunden aus dem SAP zum Quellsystem SPX nicht möglich. Die nicht erklärbaren Restdifferenzen im Umfang von rund 1,5 % verbleiben allerdings im überschaubaren Ausmass.

#### Beurteilung

Der Integrationsgrad ist sehr tief, die manuellen Schnittstellen und Eingriffe bilden ein hohes Risiko von Fehlern und Manipulationen. Im Umfeld von lohn- und steuerungsrelevanten Daten ist der hier gepflegte sorglose Umgang mit Eingriffen unverständlich. Die Datenintegrität ist aufgrund der lückenhaft dokumentierten Mutationen nicht genügend. Hinweise, dass subventionierte Bereiche bewusst schlechter gestellt und ungerechtfertigt Abgeltung erhielten, haben sich nicht bestätigt.

#### Empfehlung 7 (Priorität 1)

Die EFK empfiehlt der SBB, die IT-Umgebung der Führungsinstrumente zu überdenken und Schritte einzuleiten, um die Rückverfolgbarkeit, Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten sicherzustellen.

#### Stellungnahme des Geprüften

Die SBB ist sich der komplexen IT-Systemumgebung bewusst. Da zwischen einzelnen Systemen teilweise keine automatischen Verbindungen bzw. Schnittstellen geschaffen werden können, sind manuelle Überträge bislang unumgänglich. Einzelne bei der TPO eingesetzte Systeme nähern sich jedoch dem Ende ihrer Lebensdauer und müssen ersetzt werden.

Nachgelagert zur Klärung der Bestellerlogik mit den Stellen des Bundes und den Kantonen wird die SBB den Ersatz der aktuellen Systeme des Leistungserfassungs- und Verrechnungsprozesses prüfen und Kosten und Nutzenabwägungen vornehmen.

## 4.2 Das Kontrollsystem ist ungenügend

Das für die Erfassung der Ist-Stunden relevante System SPX verfügt über kein Berechtigungskonzept. Jeder Nutzer kann bei einem Top User Rechte beantragen, die bei Vorliegen einer Erklärung genehmigt werden. Schnittstellenbenutzer haben im ganzen System Schreibrechte und es existieren mehrere unpersönliche Testbenutzer. Es fehlt ein klar definierter Prozess für die Vergabe, den Entzug und die Mutation von Berechtigungen.

Die Arbeitszeitdaten werden von SPX in die BOOR-Anwendung exportiert. Dort werden teils automatisierte Überprüfungen sowie die Zuordnung der Stunden nach vordefinierten Regeln vorgenommen. Letztlich werden die Daten in eine Excel-Datei übertragen und dort weiterbearbeitet. Der Zugriff auf die Datei ist nicht eingeschränkt und es fehlt eine Protokollierung der Modifikationen.

### **Mängel im Auszahlungsprozess und in der Abwesenheitsverwaltung**

Die auszahlenden Zulagen der Mitarbeitenden werden aus dem System SPX berechnet. Top User, Offiziere und Koordinatoren können die massgebenden Arbeitszeitdaten vier Monate rückwirkend mutieren. Die berechneten Zulagen werden mittels Schnittstelle ins SAP übertragen und den Mitarbeitenden vollautomatisch und ungeprüft ausbezahlt.

Die OR-Mitarbeitenden verwalten ihre Zeitkontingente ohne Kontrolle. Auch die Kontingente der Mitarbeitenden mit einem Anstellungsverhältnis nach GAV werden nicht nachweislich kontrolliert.

### **Beurteilung**

Das vorgefundene Umfeld mit einer Vielzahl manueller Eingriffe und nicht durchgehend automatisierten Schnittstellen erfordert kompensierende Massnahmen. Diese sind nicht in genügendem Umfang vorhanden.

Ein nachweisliches Internes Kontrollsystem (IKS) im Zusammenhang mit der Abrechnung der Zulagen und den Arbeitszeitnachweisen existiert nicht. Es fehlen die Grundlagen eines wirksamen IKS, wie restriktive Zugriffsbeschränkungen im System SPX, Funktionentrennungen, das Vieraugenprinzip sowie automatische und manuelle Kontrollen. Die SBB müssen ein IKS aufbauen und wo nötig Prüfhandlungen vornehmen. Es ist nicht auszuschliessen, dass die OR-Mitarbeitenden ungerechtfertigte Zulagen erhalten haben. Insgesamt ist das Manipulationsrisiko lohnrelevanter Daten gross.

### **Empfehlung 8 (Priorität 1)**

Die EFK empfiehlt der SBB, die Berechtigungen – als Teil des Internen Kontrollsystems – so zu definieren und anschliessend zu implementieren, dass sie organisatorisch sinnvoll, angemessen restriktiv, aktuell und überprüfbar sind.

### **Stellungnahme des Geprüften**

Die SBB anerkennt, dass Kontrolle und Nachvollziehbarkeit über der Anwenderorientierung stehen. Allfällige Möglichkeiten für mutwillige Manipulationen werden beseitigt.

Das Berechtigungskonzept wird angepasst und periodisch geprüft.

### **Empfehlung 9 (Priorität 1)**

Die EFK empfiehlt den SBB, im Bereich der Zulagen, Arbeitszeiten und Löhne der TPO ein wirksames Internes Kontrollsystem einzuführen und dieses nachweislich umzusetzen.

### **Stellungnahme des Geprüften**

Im Rahmen ihrer Führungsaufgaben kontrollieren die Führungskräfte sowohl die Zulagen in den lohnrelevanten Systemen als auch die über E-Spesen beantragte Spesen.

Die durchgeführten Kontrollen werden im Sinne der Nachweisbarkeit dokumentiert.

## 5 Die Ausrichtung der Transportpolizei wird abgeklärt

Das Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr verlangt, dass die SBB in den Bahnhöfen und Zügen Sicherheitsorgane einsetzen. Artikel 2 Absatz 2 präzisiert, dass es private Sicherheitsdienste sowie die TPO gibt. Die rechtlichen Bedingungen schränken die polizeilichen Befugnisse der TPO ein.

Die Konzernleitung SBB spricht sich für eine Anpassung der rechtlichen Kompetenzen der TPO aus. Zwecks Terrorismusprävention hat die TPO beispielsweise zwei Polizisten und deren Hunde zu Sprengstoffspezialisten ausbilden lassen.

Die Amtsleiter des Bundesamts für Polizei, des BAV sowie der Eidgenössischen Zollverwaltung haben festgestellt, dass sich die TPO über ihren Grundauftrag hinaus weiterentwickelt hat. Sie sind von den jeweils zuständigen Departementsvorstehenden beauftragt, ein Aussprachepapier über die Ausrichtung der Sicherheitsorgane im öffentlichen Verkehr auszuarbeiten. Dann soll der Bundesrat entscheiden, ob die TPO künftig ihre Tätigkeiten auf den Grundauftrag beschränken muss oder/und ob sie in eine andere Organisation integriert werden soll.

### **Beurteilung**

Die EFK befürwortet die Absicht, mit der Erarbeitung eines solchen Aussprachepapiers diese Situation zu verbessern und verzichtet auf eine Empfehlung. Die Vorschläge müssen nach Ansicht der EFK jedoch möglichst rasch dem Bundesrat unterbreitet werden. Zwischenzeitlich sind in den bestehenden Strukturen und Vorgaben Massnahmen umzusetzen, welche den Einsatz der Sicherheitskräfte nach Gefahrenlage sicherstellen.

# Anhang 1: Rechtsgrundlagen

---

## **Gesetzestexte**

---

Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) vom 18. Januar 2011, SR 742.221

---

Verordnung über den Einsatz von privaten Sicherheitsunternehmen für Schutzaufgaben durch Bundesbehörden (Verordnung über den Einsatz von Sicherheitsunternehmen, VES) vom 24. Juni 2015, SR 124

---

Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz, BIFG) vom 21. Juni 2013, SR 742.140

---

Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (BGST) vom 18. Juni 2010, SR 745.2

---

Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (VST) vom 17. August 2011, SR 745.21

---

Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Arbeitszeitgesetz, AZG) vom 8. Oktober 1971, SR 822.21

---

Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Verordnung zum Arbeitszeitgesetz, AZGV) vom 26. Januar 1972, SR 822.211

---

## **Weisungen**

---

Controlling-Manual SBB vom 30. November 2017

---

Diverse Weisungen aus dem Regelwerk SBB

---

## **Botschaft des Bundesrates**

---

Erläuterungen zur Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (VST)

---

## **Berichte und Statistiken**

---

Tätigkeitsberichte 2016 und 2017 der SBB Transportpolizei

---

pwc-Bericht vom 14. Februar 2014 SBB Drittmeinung zum Status quo Verrechnungsmodell Sicherheitsleistungen

---



## Anhang 2: Abkürzungen

BAV	Bundesamt für Verkehr
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
GAV	Gesamtarbeitsvertrag
IKS	Internes Kontrollsystem
KLR	Kosten- und Leistungsrechnung
OR	Obligationenrecht
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
TPO	Transportpolizei
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

### **Priorisierung der Empfehlungen**

Die Eidg. Finanzkontrolle priorisiert die Empfehlungen nach den zugrunde liegenden Risiken (1 = hoch, 2 = mittel, 3 = klein). Als Risiken gelten beispielsweise unwirtschaftliche Vorhaben, Verstösse gegen die Recht- oder Ordnungsmässigkeit, Haftungsfälle oder Reputationsschäden. Dabei werden die Auswirkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit beurteilt. Diese Bewertung bezieht sich auf den konkreten Prüfgegenstand (relativ) und nicht auf die Relevanz für die Bundesverwaltung insgesamt (absolut).