



Infrastrukturfonds: Bundesbeiträge für den Agglomerationsverkehr

Schlussabrechnung von dringenden und
baureifen Bahnprojekten

Bundesamt für Verkehr



Impressum

Bestelladresse	Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK)
Adresse de commande	Monbijoustrasse 45, CH - 3003 Bern
Indirizzo di ordinazione	http://www.efk.admin.ch/
Order address	
Bestellnummer	1.14244.802.00359.11
Numéro de commande	
Numero di ordinazione	
Order number	
Zusätzliche Informationen	E-Mail: info@efk.admin.ch
Complément d'informations	Tel. 058 463 11 11
Informazioni complementari	
Additional information	
Originaltext	Deutsch
Texte original	Allemand
Testo originale	Tedesco
Original text	German
Zusammenfassung	Deutsch (« Das Wesentliche in Kürze »)
Résumé	Français (« L'essentiel en bref »)
Riassunto	Italiano (« L'essenziale in breve »)
Summary	English (« Key facts »)
Abdruck	Gestattet (mit Quellenvermerk)
Reproduction	Autorisée (merci de mentionner la source)
Riproduzione	Autorizzata (indicare la fonte)
Reproduction	Authorized (please mention the source)

Das Wesentliche in Kürze

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) hat geprüft, wie das Bundesamt für Verkehr (BAV) seine Aufsicht über die Umsetzung und Abrechnung von dringenden und baureifen Bahnprojekten des Agglomerationsverkehrs wahrnimmt. Diese Projekte werden im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG) vom 6. Oktober 2006 vom Bund subventioniert. Verantwortlich für die Fondsadministration ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Die Prüfung fand im Juli und August 2014 beim Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau und bei den Verkehrsbetrieben Glattal AG (VBG) statt. Sie betraf die Projekte Eigentrasseierung der Wynental- und Suhrentalbahn Aarau-Buchs-Suhr (ETABS) und die 2. Etappe der Glattalbahn (1A2). Mit dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006 waren dafür Höchstbeiträge von 40 Mio. Franken (ETABS) und 99,25 Mio. Franken (1A2) bzw. 50% der anrechenbaren Investitionskosten bewilligt worden. Die Subventionen verstehen sich auf Preisbasis April 2005 und werden zusätzlich um die Teuerung und die Mehrwertsteuer erhöht.

Die Prüfungsergebnisse zeigten insgesamt ein positives Bild. Bei der Aufsichtstätigkeit des BAV stellte die EFK auch Schwachpunkte fest.

Das Reporting ist sichergestellt

Sowohl die Projektorganisationen als auch die Projektstrukturen waren von den Bauherren zweckmässig und zielführend aufgebaut. Die projektspezifisch implementierten Werkzeuge zur Projektführung und des Controllings / Reportings waren den Anforderungen der Aufgaben entsprechend umgesetzt. Sie erlaubten gegenüber dem BAV bzw. dem Bund ein Berichtswesen in der vereinbarten Qualität.

Die Beiträge wurden auf der Basis von erbrachten Leistungen tranchenweise beim BAV abgerufen. Vorauszahlungen des Bundes waren nicht zu verzeichnen.

Die Aufsichtstätigkeit ist verbesserungswürdig

Die Praxis für Teilzahlungen des BAV widerspricht der Regelung nach Art. 23 Subventionsgesetz, wonach höchstens 80% der Finanzhilfe oder Abgeltung vor der Schlussabrechnung geleistet werden dürfen. Dies führte bei einem Projekt dazu, dass zu viel an Bundesmitteln ausbezahlt und rückgefordert wurden. Hier stellt sich die Frage, wieweit erbrachte Leistungen nachgewiesen und als anrechenbar anerkannt sein müssen, bevor Teilzahlungen ausgelöst werden.

Die Controlling-Richtlinie des BAV enthält nur wenige Hinweise darüber, was von den projektverantwortlichen Stellen konkret erwartet wird. Zudem ist das für den Mittelabruf vom BAV herausgegebene Formular inhaltlich nicht auf die in der Finanzierungsvereinbarung festgelegten Angaben abgestimmt.

Die Projektabrechnung lässt sowohl in der Gesamtheit als auch im Detail auf ein gutes und zuverlässiges Kostenmanagement schliessen. Speziell hervorzuheben ist die Transparenz der Abläufe. Nicht erklärbar ist der Umstand, dass der Leistungsumfang und die Bemessung der Bundesbeiträge in den Finanzierungsvereinbarungen auf unterschiedlichen Reifegraden der Projekte festgelegt werden. Dieses Vorgehen beinhaltet bei der Bestimmung der anrechenbaren Investitionskosten das Risiko einer Ungleichbehandlung der Gesuchsteller.



Der Teuerungsnachweis wurde entsprechend den Vorgaben korrekt durchgeführt. Das definierte Vorgehen wird aber insgesamt als komplex und aufwändig eingestuft. In den Genuss von Modifikationen, wie sie bereits vom BAV und vom ASTRA gemeinsam vorgesehen wurden, profitierten die dringenden Projekte bisher nicht. Grund: Die inzwischen vom UVEK revidierten IF Controllingweisungen für Projekte des Agglomerationsverkehrs gelten explizit nicht für die im Bundesbeschluss als dringend bezeichneten Projekte.

Gestützt auf die Beurteilung der einzelnen Aspekte empfiehlt die EFK dem BAV Verbesserungsmaßnahmen für den Mittelabruf, bei den Teilzahlungen und an der Controlling-Richtlinie. Zusätzlich soll vom BAV geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht, die Modalitäten für die anrechenbare Teuerung bei dringenden Projekten analog den übrigen Projekten des Investitionsfonds nach einem vereinfachten Verfahren (wie in den IF Controllingweisungen 2013 des UVEK beschrieben) bestimmt werden kann.

Fonds d'infrastructure: contributions fédérales au trafic d'agglomération
Décompte final des projets ferroviaires urgents et prêts à être réalisés
Office fédéral des transports

L'essentiel en bref

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a examiné la manière dont l'Office fédéral des transports (OFT) assume la surveillance de la mise en œuvre et du décompte des projets ferroviaires urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération. Ces projets sont subventionnés par la Confédération dans le cadre de la loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr). La gestion de ce fonds incombe à l'Office fédéral des routes (OFROU).

L'examen s'est déroulé en juillet et août 2014 au sein du département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie de même que dans les entreprises de transport Glattal AG (VBG). Il portait sur la mise en site propre du Wynental et Suhrentalbahnhof entre Aarau, Buchs et Suhr (ETABS) et sur la deuxième étape de la ligne ferroviaire de la vallée de la Glatt (1A2). L'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure alloue à ces projets des contributions maximales de 40 millions de francs (ETABS) et 99,25 millions de francs (1A2) ou 50 % des coûts d'investissement imputables. Les subventions sont calculées selon les prix de base d'avril 2005, auxquels s'ajoutent le renchérissement et la taxe sur la valeur ajoutée.

Les résultats de l'examen sont positifs dans l'ensemble. Toutefois, le CDF a décelé quelques faiblesses au niveau de l'activité de surveillance de l'OFT.

L'établissement des rapports est assuré

Les maîtres d'ouvrage ont monté les projets de manière ciblée et appropriée tant au niveau de l'organisation que de la structure. Les outils spécifiques utilisés pour la conduite, le controlling et l'établissement des rapports correspondaient aux exigences des tâches. Ils ont permis de livrer à l'OFT et à la Confédération un compte rendu conforme à la qualité convenue.

Les contributions ont été demandées par tranches à l'OFT sur la base des prestations fournies. La Confédération n'a versé aucun acompte.

L'activité de surveillance doit être améliorée

S'agissant des paiements partiels, la pratique de l'OFT est contraire à la disposition de l'art. 23 de la loi sur les subventions, selon laquelle 80 % au plus de l'aide ou de l'indemnité peuvent être versés avant le décompte final. Cela a eu pour conséquence que, dans un cas, la Confédération a versé un montant trop élevé qu'il a fallu partiellement restituer. Il convient de se demander ici dans quelle mesure les prestations fournies doivent être attestées et reconnues comme imputables avant de déclencher des paiements partiels.

La directive de l'OFT sur le controlling contient peu d'informations sur ce que l'on attend concrètement des services responsables des projets. Par ailleurs, le formulaire de l'OFT concernant les appels de fonds ne correspond pas, sur le plan du contenu, aux données définies dans la convention de financement.



Le décompte des projets permet de conclure à une bonne gestion des coûts, fiable tant sur le plan général que dans le détail. La transparence des processus mérite une mention particulière. Par contre, on ne peut expliquer le fait que dans les conventions de financement, l'ampleur des prestations et le calcul des contributions fédérales soient fixés différemment selon le degré d'exactitude des projets. Cette procédure comporte le risque d'une inégalité de traitement des requérants lors de la détermination des coûts d'investissement imputables.

La preuve du renchérissement a été dûment apportée conformément aux prescriptions. La procédure définie est cependant jugée lourde et complexe de manière générale. Les projets urgents n'ont pas encore bénéficié des modifications déjà prévues conjointement par l'OFT et l'OFROU. En effet, les directives sur le controlling du fonds d'infrastructure pour les projets du trafic d'agglomération, révisées entretemps par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), ne sont explicitement pas applicables aux projets considérés comme urgents dans l'arrêté fédéral.

Sur la base de l'évaluation des différents aspects, le CDF recommande à l'OFT de prendre des mesures en vue d'améliorer l'appel de fonds, les paiements partiels et la directive sur le controlling. Par ailleurs, il l'encourage à étudier la possibilité de définir les modalités du renchérissement imputable pour les projets urgents selon une procédure simplifiée telle qu'elle est applicable aux autres projets du fonds d'investissement (comme le décrit la directive 2013 du DETEC sur le controlling du fonds d'infrastructure).

Fondo infrastrutturale: contributi federali per il traffico d'agglomerato Liquidazione finale di progetti ferroviari urgenti e immediatamente realizzabili

Ufficio federale dei trasporti

L'essenziale in breve

Il Controllo federale delle finanze (CDF) ha esaminato il modo in cui l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) esercita la propria vigilanza sull'attuazione e sulla liquidazione di progetti ferroviari urgenti e immediatamente realizzabili nel settore del traffico d'agglomerato. Questi progetti vengono sovvenzionati dalla Confederazione nell'ambito della legge del 6 ottobre 2006 sul fondo infrastrutturale (LFIT). La responsabilità per la gestione del fondo compete all'Ufficio federale delle strade (USTRA).

La verifica ha avuto luogo nei mesi di luglio e agosto del 2014 presso il Dipartimento costruzioni, trasporti e ambiente del Cantone di Argovia e le aziende pubbliche di trasporto di Glattal (Verkehrsbetriebe Glattal AG, VBG). Essa riguardava i progetti di messa in sito di un tracciato proprio della ferrovia della Wynental e della Suhrental tra Suhr, Buchs e Aarau (ETABS) nonché la tappa 2 della Ferrovia della Glattal (1A2). Con il decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale erano stati stanziati a questo scopo contributi massimi di 40 milioni di franchi (ETABS) e di 99,25 milioni di franchi (1A2), ossia importi pari al 50 per cento dei costi d'investimento computabili. I sussidi si basano sul livello dei prezzi di aprile 2005 e vengono maggiorati nella misura del rincaro e dell'imposta sul valore aggiunto.

I risultati della verifica hanno evidenziato nel complesso un quadro positivo, ma il CDF ha riscontrato anche punti deboli nell'attività di vigilanza dell'UFT.

Il reporting è assicurato

Sia l'organizzazione che la struttura dei progetti sono state concepite in modo funzionale ed efficace dai committenti. Gli strumenti specifici per la gestione e il controlling/reporting dei singoli progetti sono stati impiegati secondo le esigenze poste alle due attività. Essi hanno consentito di svolgere un'attività di reporting del livello di qualità concordato sia nei confronti dell'UFT che della Confederazione.

Il versamento dei contributi è stato richiesto all'UFT in più tranches sulla base delle prestazioni erogate. La Confederazione non ha effettuato versamenti anticipati.

L'attività di vigilanza è migliorabile

La prassi relativa ai pagamenti parziali dell'UFT contraddice la norma dell'articolo 23 della legge sui sussidi, secondo cui prima della determinazione dell'importo definitivo può essere versato al massimo l'80 per cento dell'aiuto finanziario o dell'indennità. Nel caso di un progetto, questa prassi ha portato al versamento e alla richiesta di rimborso di un volume eccessivo di fondi federali, sollevando la domanda relativa alla misura in cui le prestazioni erogate devono essere comprovate e riconosciute come computabili prima che vengano eseguiti pagamenti parziali.

La Direttiva sul controlling dell'UFT contiene poche indicazioni in merito a ciò che ci si aspetta nel concreto dalle istanze responsabili del progetto. Inoltre, il contenuto del modulo pubblicato dall'UFT per il ricorso ai mezzi finanziari non è in linea con le indicazioni previste nella convenzione sul finanziamento.



La liquidazione del progetto suggerisce sia complessivamente che in dettaglio una gestione dei costi valida e affidabile. A questo proposito va sottolineata, in particolare, la trasparenza dei processi.

Non si spiega invece perché nelle convenzioni sul finanziamento la portata delle prestazioni e il calcolo dei contributi federali vengano fissati in base a differenti gradi di maturità dei progetti. Questo modo di procedere comporta il rischio di una disparità di trattamento dei richiedenti all'atto della determinazione dei costi d'investimento computabili.

Il rincaro è stato comprovato correttamente secondo le istruzioni. Nell'insieme il modo di procedere definito è tuttavia giudicato complesso e oneroso. I progetti urgenti non hanno finora beneficiato di modifiche come quelle già previste di comune accordo dall'UFT e dall'USTRA. Il motivo risiede nel fatto che le istruzioni per il controlling del fondo infrastrutturale relativo ai progetti nel settore del traffico d'agglomerato, nel frattempo rivedute dal DATEC, non trovano espressamente applicazione ai progetti definiti urgenti nel decreto federale.

Basandosi sulla valutazione dei singoli aspetti, il CDF raccomanda all'UFT l'adozione di misure di miglioramento nell'ambito del ricorso ai mezzi finanziari, dei pagamenti parziali e della Direttiva sul controlling. L'UFT dovrà inoltre valutare se esiste la possibilità di determinare, nel caso di progetti urgenti, il rincaro computabile secondo una procedura semplificata, analogamente a quanto avviene negli altri progetti del fondo infrastrutturale (come descritto nelle istruzioni per il controlling del fondo infrastrutturale, pubblicate dal DATEC nel 2013).

Infrastructure fund: federal contributions for urban transport

Federal Office of Transport

Key points

The Swiss Federal Audit Office (SFAO) audited how the Federal Office of Transport (FOT) provides supervision of the implementation of and accounting for urgent and construction-ready rail projects for urban transport. These projects are subsidised by the Confederation within the scope of the Infrastructure Fund Act (IFA) of 6 October 2006. The Federal Roads Office (FEDRO) is responsible for fund administration.

The audit took place at the Canton of Aargau's department for construction, transport and the environment and at the Glattal AG (VBG) transportation companies in July and August 2014. It concerned the projects for a separate train path for the Wynental and Suhrental railways from Aarau via Buchs to Suhr (ETABS) and the second stage of the Glattal railway (1A2). For this, the maximum amounts of CHF 40 million (ETABS) and CHF 99.25 million (1A2), or 50% of the eligible investment costs, were approved by the federal decree of 4 October 2006 on the total credit for the infrastructure fund. The subsidies were based on April 2005 prices and in addition were increased to take account of inflation and VAT.

The audit results painted a positive picture. But the SFAO also discovered weaknesses in the FOT's supervisory activities.

Reporting has been ensured

Both the project organisations and the project structures were set up by the developers appropriately and in a targeted way. The tools used specifically for project management and controlling/reporting were used in line with task requirements. They allowed the agreed quality of reporting to the FOT and to the Confederation to be maintained.

The contributions were received by the FOT in tranches on the basis of services provided. There were no advance payments from the Confederation.

Improvements could be made to supervisory activities

The FOT's practice on instalments contradicts the regulation in accordance with Article 23 of the Subsidies Act whereby no more than 80% of financial aid or compensation may be paid out before determination of the final accounts. In the case of one project, this led to too much being paid in federal funds, which had to be claimed back. The question thus arises as to the extent to which services provided have to be substantiated and recognised as eligible before instalments are triggered.

The FOT controlling guidelines provide very little information on what specifically is to be expected from the bodies in charge of the project. Moreover, the content of the call for funds form issued by the FOT is not in line with the specifications defined in the financing agreement.

The project accounts are indicative of good and reliable cost management both overall and in detail. The transparency of the procedures is worthy of particular note.



It is inexplicable that the scope of services and the calculation of federal contributions in the financing agreements are tied to different levels of project maturity. This procedure harbours the risk that applicants will not be treated equally when determining the investment costs to be included.

Inflation verification was carried out properly in line with the rules. However, the defined procedure is considered to be complex and time-consuming overall. Up to now, urgent projects have not benefited from modifications as already provided for jointly by FOT and FEDRO. The reason for this is that the infrastructure fund controlling directives for urban transport projects which have now been revised by the Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC) explicitly do not apply to projects designated as urgent in the federal decree.

Based on the assessment of individual aspects, the SFAO recommends that the FOT make improvements to the call for funds, in the case of instalments and the controlling guidelines. In addition, the FOT should examine whether or not it is possible for the methods for chargeable inflation in urgent projects to be defined based on a simplified procedure similar to the one used in other investment fund projects (as described in the 2013 DETEC infrastructure fund controlling directives).

Generelle Stellungnahme des BAV zur Prüfung:

Das BAV nimmt zur Kenntnis, dass die EFK seine Aufsichtstätigkeit zwar für verbesserungswürdig hält, diese in wesentlichen Teilen aber für gut befindet.

Die noch offenen Empfehlungen der EFK werden berücksichtigt.



Inhaltsverzeichnis

1	Auftrag und Vorgehen	13
1.1	Ausgangslage	13
1.2	Prüfungsziel und -fragen	14
1.3	Prüfungsumfang und -grundsätze	14
1.4	Unterlagen und Auskunftserteilung	15
1.5	Abgrenzung des Prüfauftrags	15
2	Verschiedene Aspekte des Projektmanagements	15
2.1	Die Projektorganisationen waren zweckmässig und zielführend aufgebaut	15
2.2	Die Projektstrukturen entsprachen den Anforderungen	17
2.3	Die Werkzeuge zur Projektführung und des Controllings / Reportings waren auf die Aufgabe abgestimmt	17
3	Abruf der Bundesmittel	19
3.1	Teilzahlungen als Folge von erbrachten Leistungen	19
3.2	Zu früh geleistete Schlusszahlungen	19
3.3	Der Mittelabruf ist wenig kundenfreundlich	19
4	Projektabrechnung	22
4.1	Die Vorgaben für die Abrechnungen sind klar	22
4.2	Die Kostenabrechnung erfolgte korrekt	22
4.3	Die Beitragsabrechnung ist komplex und aufwändig	23
5	Projektcontrolling und periodisches Reporting an den Bund	25
5.1	Das Projektcontrolling funktionierte den Anforderungen entsprechend zuverlässig	25
5.2	Das Reporting an den Bund gab einen guten Überblick des Projektfortschritts	25
6	Schlussbesprechung	26
Anhang 1: Rechtsgrundlagen		27
Anhang 2: Abkürzungen, Priorisierung der Empfehlungen der EFK		27
Anhang 3: Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs		28

1 Auftrag und Vorgehen

1.1 Ausgangslage

Mit Botschaft vom 2. Dezember 2005 unterbreitete der Bundesrat den eidgenössischen Räten das Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz sowie den Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds mit dem Antrag zur Zustimmung. Nachstehend einige Auszüge:

Die Mittel aus dem Infrastrukturfonds dienen zur Finanzierung von Infrastrukturen für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz. Gleichzeitig mit der Einführung des Infrastrukturfonds beschliesst die Bundesversammlung einen entsprechenden Gesamtkredit von 20,8 Milliarden Franken (Preisstand 2005) und teilt diesen wie folgt auf:

- 8,5 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes;
- 5,5 Milliarden für die Gewährleistung der Funktionalität des bestehenden Nationalstrassennetzes;
- 6 Milliarden für Bundesbeiträge an die Infrastruktur für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr;
- 0,8 Milliarden für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.

Der Gesamtkredit wird von der Bundesversammlung in Perioden freigegeben:

- *Gleichzeitig mit der Einführung des Infrastrukturfonds werden die Mittel für die erste Periode bewilligt. Sie dienen zur planmässigen Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (8,5 Mia. Fr.), für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (0,8 Mia. Fr.) **sowie für heute dringende und baureife Projekte im Agglomerationsverkehr (2,56 Mia. Fr.)**.*
- *Spätestens 2 Jahre nach Einführung des Infrastrukturfonds unterbreitet der Bundesrat der Bundesversammlung je ein Programm für die Sicherstellung der Funktionalität des bestehenden Nationalstrassennetzes und für die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen. Die Bundesversammlung gibt die weiteren Mittel aus dem Gesamtkredit in Abständen von ungefähr 4 Jahren frei.*

Gestützt auf die vorgenannten Kriterien unterbreitete der Bundesrat den eidgenössischen Räten eine **Liste mit dringenden Projekten für den Agglomerationsverkehr mit Bundesbeiträgen von total 1542,1 Mio. Franken** sowie eine Liste mit dringenden S-Bahn-Projekten für den Agglomerationsverkehr mit Bundesbeiträgen von total 1017 Mio. Franken.

Aktuell sind diese dringenden Projekte mehrheitlich realisiert und die Bundesbeiträge zu einem Teil abgerechnet. Darunter fallen die für die EFK-Prüfung ausgewählten Projekte der Wynental- und Suhrentalbahn bzw. der Glattalbahn, für die Bundesbeiträge von 40 Mio. resp. 99,25 Mio. Franken gewährt wurden.



1.2 Prüfungsziel und -fragen

Die Prüfung soll aufzeigen, ob das Umsetzen der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Erstellern und Beauftragten korrekt und nachvollziehbar sowie in Übereinstimmung mit den Bundesvorgaben durchgeführt werden. Im Fokus standen sowohl die Projektumsetzung der Ersteller als auch die Rolle und die Aufsicht durch das BAV.

Die aus dem Prüfungsziel abgeleiteten Schwerpunkte wurden in vier Themen zusammengefasst:

- Verschiedene Aspekte des Projektmanagements
- Abruf der Bundesmittel
- Projektabrechnung
- Controlling und periodisches Reporting an den Bund

Gestützt auf die Risikoanalyse der EFK wurden diese Themen mit vier Prüfungsfragen beurteilt:

- Gibt es eine Projektorganisation; sind die Rollen und Verantwortlichkeiten klar zugewiesen?
- Werden der Abruf und die Auszahlung der Bundesmittel nach den Vorgaben im Subventionsgesetz bzw. gemäss den Bestimmungen der Finanzierungsvereinbarung abgewickelt?
- Sind die Zahlen der Projektabrechnung nachvollziehbar und stimmen sie mit den Kostenangaben der detailliert geprüften Verträge überein?
- Hat das Bundesamt für Verkehr durch das periodisches Controlling und Reporting der Ersteller jederzeit eine ausreichende Projektübersicht?

Die Beantwortung der Prüfungsfragen kann aus den entsprechenden Beurteilungen entnommen werden.

1.3 Prüfungsumfang und -grundsätze

Die Prüfung wurde von der EFK vor allem bei den beiden Erstellern / Bauherren der Projekte durchgeführt (Departement Bau, Verkehr und Umwelt bzw. Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau in Aarau / Verkehrsbetriebe Glattal AG in Glattbrugg). Die Feststellungen und vorläufigen Erkenntnisse aus den Prüfhandlungen bei den Erstellern wurden dem BAV mitgeteilt. Allfällige Präzisierungen der Sachverhalte wurden - soweit vertretbar - in den Schlussfolgerungen der EFK mitberücksichtigt.

Die Feststellungen und Beurteilungen im Bericht stützen sich auf die durchgeführten Interviews sowie die Einsichtnahme der vorgängig bestellten und vor Ort aufgelegten Akten. Insbesondere wurde pro Projekt je ein Werkvertrag einer detaillierten Prüfung unterzogen. Einzelheiten über Art, Umfang und Ergebnisse gehen aus den Arbeitspapieren hervor.

Nach Abschluss der Prüftätigkeiten wurden die Ersteller anlässlich eines mündlichen Feedbacks über die wesentlichen Feststellungen informiert.

1.4 Unterlagen und Auskunftserteilung

Die Prüfung stützt sich auf die im Anhang 1 aufgeführten Rechtsgrundlagen sowie auf die zur Verfügung gestellten Akten. Alle bestellten Unterlagen standen der EFK uneingeschränkt zur Verfügung. Die notwendigen Auskünfte wurden ihr von den Mitarbeitenden der Ersteller und deren beauftragten Bauherrenunterstützung sowie des BAV zuvorkommend und ausführlich erteilt.

1.5 Abgrenzung des Prüfauftrags

Das Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) regelte die finanztechnischen Verfahren zur Planung und Auszahlung an die Massnahmen des Agglomerationsverkehrs gemäss Infrastrukturfondsgesetz mittels Controllingweisungen. Die aktuell gültige Version dieses Regelwerks datiert vom 10. Oktober 2013. Für die dringenden Projekte des Agglomerationsverkehrs bleiben jedoch die bisherigen Controllingweisungen vom 22. Juli 2008 in Kraft.

Die Prüfhandlungen und die Beurteilung der Ergebnisse beziehen sich ausschliesslich auf die beiden ausgewählten Bahnprojekte aus der Liste der dringenden Projekte des Agglomerationsverkehrs. Ausgeklammert war die Thematik der Beschaffung.

Beide Projekte wurden auch von der jeweiligen Kantonalen Finanzkontrolle geprüft. Inhaltlich gibt es zwischen diesen Prüfungen und der vorliegenden EFK-Prüfung keine Überschneidungen.

2 Verschiedene Aspekte des Projektmanagements

2.1 Die Projektorganisationen waren zweckmässig und zielführend aufgebaut

Die Fachliteratur weist bei einer Projektorganisation auf einige grundlegende Bestandteile hin, welche projektspezifisch auf die jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden müssen: das Organigramm eines Projekts, die organisatorischen Regelungen, die Rollen und Verantwortlichkeiten der am Projekt Beteiligten sowie die Einbindung des Auftraggebers / Geldgebers.

Im Rahmen dieser Prüfung wurde eine Bestandesaufnahme einzelner Elemente der beiden Projektorganisationen vorgenommen und summarisch beurteilt. Aufgrund einer Sichtung der zur Verfügung gestellten Akten der inzwischen abgeschlossenen Projekte kann folgendes festgestellt werden:

Elemente	Wynental- und Suhrentalbahn	Glattalbahn
Bauherrschaft	Kanton Aargau, vertreten durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt bzw. der Abteilung Tiefbau (Kantonale Verwaltung)	Verkehrsbetriebe Glattal AG (Managementgesellschaft)
Organigramm	Organigramm der Realisierungsphase: Die am Projekt beteiligten Führungspersonen bzw. Leistungserbringer sind festgehalten.	Organigramm der Realisierungsphase: Die am Projekt beteiligten Organisationseinheiten sind festgehalten. Die entsprechenden Führungspersonen bzw. Leistungserbringer sind in einer Adressliste aufgeführt.
Gesamtleiter	Interne Person der Bauherrschaft	
Bauherrenunterstützung / Stabstelle Projektmanagement (PM)	Hauptaufgaben gemäss Pflichtenheft: Insbesondere das periodische Controlling und Reporting des Projekts	Hauptaufgaben gemäss Pflichtenheft: Insbesondere die Projektbuchhaltung sowie das periodische Controlling und Reporting des Projekts
Leistungserbringer	Planung u. Realisierung durch beauftragte Firmen / Ver- und Entsorgungswerke	
Führungsgrundlagen	Vereinbarung betreffend Organisation und Abwicklung Integrales Managementsystem (IMS) der Abteilung Tiefbau Es wurde auf bestehende anzuwendende Regelungen verwiesen. Zudem existiert eine spezielle Regelung zu den Prozessen im Zusammenhang mit der bahntechnischen Ausrüstung.	Umfangreiches Projekthandbuch Es mussten alle Regelungen speziell für dieses Vorhaben definiert werden.
Führungsinstrumente des Bauherrn	Bewährte Instrumente des Bauherrn: - Finanzbuchhaltung - Projektbuchhaltung	Bewährtes Instrument des Bauherrn: - Finanzbuchhaltung
Rollen, Verantwortlichkeiten	Rollen und Verantwortlichkeiten sind im IMS und in der speziellen Regelung festgelegt.	Rollen und Verantwortlichkeiten sind im Projekthandbuch festgelegt.
Unterschriften- und Kompetenzregelung	Unterschriftenregelungen und Kompetenzen sind im IMS festgehalten.	Unterschriftenregelungen und Kompetenzen (beispielsweise im Zusammenhang mit den Finanzen) sind in den Weisungen zum Projekthandbuch festgehalten.

Beurteilung

Die eingesehenen Elemente der beiden Projektorganisationen zeigten der EFK anschaulich, dass die Projekte den spezifischen Anforderungen entsprechend angemessen strukturiert und organisiert waren. Zudem waren die erforderlichen Rollen und Verantwortlichkeiten klar festgelegt. Die organisatorischen Massnahmen lagen bezüglich der Grösse der Projekte in der erforderlichen Detaillierung vor und wurden - soweit geprüft - angewendet.

Ein Quervergleich der beiden Projektorganisationen ergab einige projektspezifische Besonderheiten, welche für die EFK mit den jeweiligen Gegebenheiten / Rahmenbedingungen begründbar sind. Diese festgestellten Unterschiede werden keinesfalls als Mängel verstanden, denn sie zeigen exemplarisch, dass auch eine teilweise verschiedene Ausgestaltung der Projektorganisation zielführend ist.

Zusammenfassend ist die EFK der Auffassung, dass die Projektorganisationen für die entsprechenden Projekte zweckmässig auf die Aufgaben ausgerichtet waren.

2.2 Die Projektstrukturen entsprechen den Anforderungen

Grundsätzlich besteht die Anforderung, dass ein Projekt jederzeit bzw. auf einen Stichtag hin aus zwei verschiedenen Sichten abbildbar sein muss: Einerseits aus der Optik der Kostenträger bez. der Besteller (Finanzsicht) und andererseits aus der Optik des Erstellers bzw. des Bauherrn (Kostensicht).

Im Detail waren die Projektstrukturen - ausgeblendet sind hier die sog. räumlichen Strukturen oder Strukturen nach Projektphasen - wie folgt definiert:

- Wynental- und Suhrentalbahn:
Die Finanzierung wurde in einer Struktur von verschiedenen Abschnitten / Positionen dargestellt, welche in die Kostensicht des standardisierten Baukostenplans überführt werden musste. Die Investitionskosten in der Finanzierungsvereinbarung des Bundes vom 13.08.2008 basieren auf den Kostangaben des «Generellen Projekts» und sind aus der Sicht der Finanzierung festgehalten.
- Glattalbahnen:
Die Finanzierung wurde in einer verdichteten Form des standardisierten Baukostenplans dargestellt. Demnach beziehen sich die Finanz- und die Kostensicht auf eine identische Basis. Die Investitionskosten in der Finanzierungsvereinbarung des Bundes vom 11.09.2008 basieren auf dem Kostenvoranschlag des «Bauprojekts» und sind in einer Betragssumme festgehalten. Dieses Zusammenfassen der Investitionskosten ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Gesamtfinanzierung ursprünglich durch den Kanton vorgesehen war und der Bund seine Mitfinanzierung erst bei einem Abrechnungsstand von rund 2/3 der geleisteten Arbeiten definitiv zusicherte.

Beurteilung

Für die EFK ist es unerlässlich, dass die Projektstrukturen eines Vorhabens so festgelegt werden, damit im Rahmen der Umsetzung sowohl die Optik der Kostenträger als auch diejenige der Ersteller darstellbar sind. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Angaben tragen die Projektersteller die operative Verantwortung. Diese wurde - soweit geprüft - wahrgenommen.

Zusammenfassend ist die EFK der Auffassung, dass die Projektstrukturen der beiden Projekte den Anforderungen entsprechend umgesetzt wurden. Die erforderliche Transparenz zwischen Finanz- und Kostensicht war gewährleistet.

2.3 Die Werkzeuge zur Projektführung und des Controllings / Reportings waren auf die Aufgabe abgestimmt

Im Rahmen dieser Prüfung wurde eine Bestandesaufnahme der eingesetzten Werkzeuge für die Projektführung und des Controllings / Reportings vorgenommen und summarisch beurteilt. Als Ergänzung sind stichprobenweise einige materielle Prüfhandlungen durchgeführt worden, deren Ergebnisse im Kapitel 5 festgehalten sind.

Diese Bestandesaufnahme basiert auf den zur Verfügung gestellten Akten der abgeschlossenen Projekte und ist im Anhang 3 festgehalten. Dabei sind einige Besonderheiten aufgefallen:



Wynental- und Suhrentalbahn:

- Der Bauherr betreute sowohl die Finanzbuchhaltung als auch die Projektbuchhaltung selber. Die Werkzeuge für das Controlling und Reporting wurden als Dienstleistung eingekauft bzw. von der Bauherrenunterstützung bereitgestellt und angewendet.
- Die Abstimmung der Datenbestände von Finanzbuchhaltung / Projektbuchhaltung war auf Systemebene des Bauherrn sichergestellt.
- Die Kantonale Finanzkontrolle führte eine Prüfung durch, welche sich inhaltlich auf den Kantonsanteil bzw. auf die vom Grossen Rat bewilligten Kredite bezog.

Glattalbahn:

- Der Bauherr betreute nur die Finanzbuchhaltung selber. Alle übrigen Werkzeuge wurden als Dienstleistung eingekauft bzw. von der Stabstelle PM bereitgestellt und angewendet.
- Diese Lösung mit den eingekauften Werkzeugen führte dazu, dass Bauherr und Stabstelle PM während der Ausführungsphase periodisch die Datenbestände von Finanzbuchhaltung / Projektbuchhaltung / Controlling abstimmen mussten, um allfällige Inkonsistenzen aufzudecken und zu bereinigen sowie die Durchgängigkeit der Zahlenwerte sicherzustellen.
- Der Bauherr hat im Rahmen der Projektführung selber verschiedene Qualitäts-Audits durchgeführt mit dem Ziel, vor allem die Aufgabenerfüllung durch die Beauftragten gemäss Projekt-handbuch zu gewährleisten.
- Die Kantonale Finanzkontrolle führte eine Bauprüfung mit ausgewählten materiellen Prüfhandlungen durch.

Beurteilung

Zusammenfassend ist die EFK der Auffassung, dass bei beiden Projekten die erforderlichen Werkzeuge (u.a. Finanzbuchhaltung, Projektbuchhaltung, Kosten- und Termincontrolling sowie Reporting) den Anforderungen entsprechend bereitgestellt und - soweit geprüft - angewendet wurden.

Im Übrigen erachtet die EFK den Einsatz von Qualitäts-Audits durch den Bauherrn als wichtiges Führungsinstrument. Damit kann insbesondere ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung der Position des Bauherrn erreicht werden.

Vor dem Hintergrund der Fokussierung auf die relevanten Kerntätigkeiten der Projektführung und verbunden mit schlanken Organisationen sollte das Instrument der Qualitäts-Audits bei Bauherren vermehrt an Bedeutung gewinnen.

3 Abruf der Bundesmittel

3.1 Teilzahlungen als Folge von erbrachten Leistungen

Die Mittelbegehren durch die Beitragsempfänger erfolgten jeweils aufgrund von erbrachten Leistungen. Das heisst, der aktuelle Stand der Projektbuchhaltung zum Zeitpunkt des Gesuchs ergab anrechenbare Kosten bzw. einen Bundesbeitrag, welcher über dem Wert der Summe aller ausbezahlten und beantragten Teilzahlungen lag. Während bei der Wynental- und Suhrentalbahn die Beitragszahlungen parallel zur Entwicklung der Baukosten verliefen, wies die Glattalbahnen über längere Zeit einen Leistungsvorsprung aus. Konsequenz für die Glattalbahnen: da der Mittelabruf weitgehend nach dem in der Finanzierungsvereinbarung integrierten Zahlungsplan erfolgte, lagen die Teilzahlungen des Bundes hinter dem Projektfortschritt zurück. Die fehlenden Bundesmittel wurden in Übereinstimmung mit der Finanzierungsvereinbarung vom Kanton Zürich vorfinanziert (siehe auch Kapitel 2.2).

3.2 Zu früh geleistete Schlusszahlungen

Die Prüfung hat gezeigt, dass die Beitragszahlungen bis zum Abschluss der Arbeiten für beide Projekte praktisch kontinuierlich erfolgt sind. Eine Begrenzung auf maximal 80% der Finanzhilfe war ausgeblieben, obwohl unter dem Titel «Zahlungsabwicklung» in beiden Finanzierungsvereinbarungen die Bestimmungen nach Art. 23 des Subventionsgesetzes (SuG) erwähnt sind. Dieser sieht vor, dass vor der Festsetzung des endgültigen Betrages in der Regel höchstens 80% der Finanzhilfe oder Abgeltung ausbezahlt werden dürfen. Bei der Glattalbahnen führten die progressiven Beitragszahlungen zu einem geringfügig zu hohen Bundesmittelanteil, welcher nach Vorliegen der Schlussabrechnung an den Bund rückerstattet wurde.

3.3 Der Mittelabruf ist wenig kundenfreundlich

Bei der Glattalbahnen war gemäss Teilzahlungsgesuch der Zusammenhang zwischen dem beantragten Zahlungsbetrag und den für den Bundesbeitrag massgebenden anrechenbaren Leistungen nicht ersichtlich. Die Nachfrage brachte Klärung, indem es sich um ein Missverständnis beim Ausfüllen des Formulars handelte.

Weiter zeigten die konsultierten Vorgaben und Vollzugshilfen das folgende Bild:

- In den Finanzierungsvereinbarungen ist die Zahlungsabwicklung geregelt. Die Beitragsempfänger rufen die Mittel nach den Bestimmungen dieser Vereinbarung und gemäss Art. 23 SuG ab. Alle Angaben, die das Gesuch enthalten muss, sind aufgeführt.
- Das für den Mittelabruf vom BAV an die Beitragsempfänger abgegebene Formular «Antrag zur Auszahlung im Rahmen des Jahreskredits» stimmt inhaltlich nicht mit den Angaben überein, die in den Finanzierungsvereinbarungen verlangt sind. Dies trifft auch für die anlässlich der Schlussbesprechung abgegebene revidierte Version 1.20 vom 14. Juni 2011 zu.
- In den IF Controllingweisungen Agglomerationsverkehr-Fondsadministration des UVEK vom 22.07.2008 steht (Zitat): «Die Auszahlungen erfolgen unter Vorbehalt der verfügbaren Voranschlagskredite jeweils nach Einreichung und Prüfung der Rechnung (durch die Fachämter). Die Fondsadministration zahlt die Beiträge direkt den Kantonen / Trägerschaften aus. Es werden keine Vorauszahlungen ausbezahlt.»



Weiter verlangt diese Weisung (Zitat): «Die Fachämter sorgen dafür, dass der Kreditvorbehalt zu den Auszahlungen in den jeweiligen Verfügungen, resp. Finanzvereinbarungen enthalten ist.»

- Die Controlling-Richtlinie des BAV geht unter dem Titel «Finanzmanagement» zwar auf die Aufgaben der Ersteller ein, nennt aber die zu machenden Angaben bezüglich des Mittelabrufs nicht konkret. Sie weist lediglich darauf hin, dass die Ersteller die Finanzmittel gemäss Vereinbarung abrufen.

Beurteilung

Wie nach Art. 23 Abs. 1 SuG und Ziffer 6 der IF Controllingweisungen des UVEK vorgegeben, wurden keine sogenannten Vorauszahlungen gemacht. Das heisst, die an die Beitragsempfänger geleisteten Zahlungen waren zu jedem Zeitpunkt durch erbrachte Leistungen der jeweiligen Projekte gedeckt. Einer klaren Regelung bedarf jedoch die vom Beitragsempfänger zu erbringende Bestätigung über die Leistungserbringung. Aus Sicht der EFK ist Art. 23 Abs. 1 Subventionsgesetz so anzuwenden, dass als Grundlage für Teilzahlungen mindestens Rechnungen für erbrachte Leistungen der Beauftragten des Beitragsempfängers vorliegen müssen, um aufgrund der Anrechenbarkeit mit dem Subventionsatz den vorläufigen Beitrag berechnen zu können.

Nicht erfüllt ist die Vorgabe gemäss Art. 23 Abs. 2 SuG, indem für beide Projekte Bundesbeiträge von weit mehr als 80% der Finanzhilfen vor der Festsetzung des endgültigen Betrages überwiesen wurden. Insbesondere dürfen Teilzahlungen bei sorgfältiger Abschätzung der voraussichtlichen Endkosten keinesfalls dazu führen, dass Rückforderung veranlasst werden müssen. Nach Ermessen der EFK ist die aktuelle Praxis nicht korrekt, wenn das BAV vor der Festsetzung des endgültigen Betrages dem Subventionsnehmer mehr als 80% des bewilligten Höchstbeitrages inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer auszahlt.

Das für den Mittelabruf vom BAV an die Beitragsempfänger abgegebene Formular «Antrag zur Auszahlung im Rahmen des Jahreskredits» ist nicht auf die in der Finanzierungsvereinbarung geforderten Angaben ausgerichtet. Das Formular sollte mindestens auf die in der Finanzierungsvereinbarung festgelegten Daten wie die bisher erbrachten Leistungen, deren Kosten und Anrechenbarkeit, die nachgewiesene Teuerung, den vorläufigen Beitragsanspruch, die bisherigen Teilzahlungen und daraus folgend den aktuell nachgesuchten Beitrag ausgerichtet sein.

Richtlinien sind allgemein als Bindeglied zwischen den rechtsverbindlichen Vorgaben und der Ausführungspraxis zu verstehen. Die heute bestehende Richtlinie des BAV liefert aber als Vollzugshilfe kaum praktische Hinweise, was im Zusammenhang mit der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben, den Weisungen und der Finanzierungsvereinbarung von den für die Agglomerationsprogramme verantwortlichen Stellen erwartet wird.

So sollte beispielsweise die Grundlage und die Berechnungsweise für Anträge von Teilzahlungen beschrieben oder darauf eingegangen werden, ob die Teuerung im Rahmen der Vorgaben gemäss IF Controllingweisungen des UVEK auf einfache Art und Weise (ohne die Herleitung komplizierter Formelwerte) nachgewiesen werden kann.

Empfehlung 1 (Priorität 1)

Die EFK empfiehlt dem BAV den Vollzug der Finanzierungsvereinbarungen - insbesondere die korrekte Anwendung von Art. 23 Subventionsgesetz für Teilzahlungen - gemäss den gesetzlichen Vorgaben sicherzustellen.

Stellungnahme des BAV:

Gemäss Art. 23 des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen vom 15. Dezember 1986 (SuG) dürfen Zahlungen über 80% nur ausnahmsweise ausgerichtet werden. Sie verlangen eine erhöhte Sorgfalt. Nur wenn Überzahlungen ausgeschlossen sind, ist in diesem Umfang eine Überschreitung der 80%-Hürde zulässig. Das BAV stellt sicher, dass Rückforderungen bei der Abrechnung ausgeschlossen werden können.

Die Subventionsempfänger sind auch bei Agglomerationsprojekten gehalten, den aktuellen Kostenstand mittels Zwischenabrechnungen nachzuweisen. Die entsprechenden Vertragsklauseln werden konkretisiert.

Empfehlung 2 (Priorität 1)

Die EFK empfiehlt dem BAV das Antrags-Formular für Teilzahlungen auf die in der Finanzierungsvereinbarung verlangten Angaben auszurichten.

Stellungnahme des BAV:

Das Antragsformular wird im Sinne der Empfehlung überarbeitet. Zudem wird vom BAV vermehrt das Augenmerk darauf gelegt, dass das Antragsformular vom Subventionsempfänger korrekt ausgefüllt wird.

Empfehlung 3 (Priorität 2)

Die EFK empfiehlt dem BAV die Controlling-Richtlinie stufengerecht anzupassen, damit sie bei der Umsetzung der IF Controllingweisungen des UVEK und der Finanzierungsvereinbarungen als Vollzughilfe für die Verantwortlichen der Agglomerationsprogramme dient.

Stellungnahme des BAV:

Mit Inkrafttreten der neuen IF-Controlling-Weisungen Agglomerationsprogramm (A-Massnahmen) für die Fondsadministration und die Fachämter vom 10. Oktober 2013 per 1. Januar 2013 hat das BAV seinerseits eine neue Controlling-Richtlinie für die IF-Projekte der 1. Generation erlassen. Das BAV prüft, ob die neue Richtlinie im Sinne der Empfehlung angepasst werden soll oder ob allenfalls mit einem Merkblatt zur Richtlinie Präzisierungen vorgenommen werden müssen.



4 Projektabrechnung

4.1 Die Vorgaben für die Abrechnungen sind klar

In Ziffer 4 der Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund, dem Kanton Aargau und der Wynental- und Suhrentalbahn bzw. zwischen Bund, Kanton Zürich und den Verkehrsbetrieben Glattal AG sind die Investitionskosten und die Bundesbeiträge definiert worden. Die entsprechenden Daten können den Angaben der geprüften Projekte im Anhang 3 entnommen werden.

Der Beitragsrahmen ist für die beiden geprüften Projekte wie folgt festgelegt:

- Die anrechenbaren Kosten sind auf einen Höchstbeitrag mit Indexbasis April 2005 limitiert;
- Der Bund leistet einen «A-fonds-perdu-Beitrag» von 50% zuzüglich nicht rückforderbare MWST und Teuerung;
- Für die Indexteuerung ist der Bahnbauintex und für die Vertragsteuerung der Produktionskostenindex (PKI) anzuwenden;
- Die den Bundesbeitrag übersteigenden Kosten werden durch den Kanton finanziert;
- Massgeblich sind die Kosten der Schlussabrechnung.

Anhand der geprüften Unterlagen und anlässlich von Besichtigungen konnte sich die EFK davon überzeugen, dass die Verlegung der Strecke Aarau-Buchs-Suhr der Wynental- und Suhrentalbahn und die Etappe 2 der Glattalbahn in den wesentlichen Teilen den Projekten entsprechen, die als Grundlage für die Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Beitragsempfängern dienten. Projektänderungen in der Grundstruktur, die Einfluss auf die anrechenbaren Kosten gehabt hätten, wurden keine festgestellt.

Ein Unterschied zwischen den Projekten besteht bei der Grundlage der anrechenbaren Kosten bzw. des Kostendachs im Rahmen der Finanzierungsvereinbarungen. So basieren die mutmasslichen Kosten für die Wynental- und Suhrentalbahn auf den Kostenangaben des generellen Projekts und für die Glattalbahn auf dem Kostenvoranschlag eines Bauprojekts (siehe auch Kapitel 2.2).

4.2 Die Kostenabrechnung erfolgte korrekt

Die Prüfhandlungen bei den beiden Kostenabrechnungen beschränkten sich auf die Beantwortung folgender Fragen:

- Können die in den Listen geführten Angaben für Nettokosten, Teuerung und MWST anhand der Prüfung je eines Werkvertrages bezüglich der Vertragsbedingungen und der Rechnungsbelege nachvollzogen werden?
- Gehen die Endkosten ohne Teuerung und ohne MWST klar aus der Abrechnung hervor und sind sie kleiner oder grösser als der im Bundesbeschluss festgelegte Höchstbeitrag?
- Wurden die Endkosten korrekt auf den anrechenbaren Anteil bezogen?
- Wurden die Indexteuerung und die effektive Teuerung richtig berechnet?
- Wurden die Beiträge für die Teuerung und die MWST auf die anrechenbaren Kosten bezogen?

Die EFK stellte in allen Punkten fest, dass die abgerechneten Kosten bzw. die angerechneten Bundesbeiträge aufgrund der konsultierten Detailangaben und Kontrollrechnungen nachvollziehbar und korrekt sind. Jedoch datierten die Regieaufträge bei einem Projekt erst vor der Rechnungsstellung und nicht - wie üblich verlangt - vor der Ausführung der verrechneten Regiearbeiten. Beim

anderen Projekt lagen die Regieaufträge nicht vollständig den Rechnungen bei. Die MWST für die Wynental- und Suhrentalbahn wurde nicht durchwegs nach den effektiv verrechneten Werten sondern infolge der per 01.01.2011 eingetretenen Erhöhung systematisch mit dem Satz von 8% verrechnet. Dies hatte zur Folge, dass die MWST teilweise etwas zu hoch, dagegen die Vorvertragsteuerung etwas zu tief angesetzt wurde.

4.3 Die Beitragsabrechnung ist komplex und aufwändig

Für Projektunterstützungen aus dem Infrastrukturfonds sieht das vorgegebene System vor, dass die Beiträge auf dem Preisstand April 2005 limitiert und die Teuerung und die MWST separat vergütet werden. Anhand der umfangreichen Unterlagen wie auch im Gespräch mit den Verantwortlichen beider Projekte stellte die EFK fest, dass die Ermittlung der anrechenbaren Endkosten - insbesondere der Nachweis der Teuerung - komplex und aufwändig ist. Zwar wurde die Teuerung von den Projektverantwortlichen im Rahmen der Schlussabrechnung unterschiedlich dargestellt, die Richtigkeit der Resultate konnte jedoch für beide Projekte bestätigt werden. Weil die Endkosten für jeden Vertrag und jede Bestellung auf die Kostenbasis April 2005 zurück gerechnet werden müssen, entstehen für die Beitragsempfänger jedoch relativ grosse Aufwendungen. Dies allein um festzustellen, ob der Beitrag aufgrund der indexierten abgerechneten Kosten - ohne MWST und Teuerung - grösser oder kleiner ist als der im Bundesbeschluss festgelegte Höchstbeitrag.

Beurteilung

Die Abrechnungsprüfung als Ganzes als auch die detaillierte Prüfung je eines Werkvertrags lässt sowohl für die Wynental- und Suhrentalbahn als auch für die Glattalbahn auf ein gutes Projekt- und Kostenmanagement schliessen. Insbesondere hervorzuheben ist die Transparenz der Abläufe von der Rechnungsstellung (Finanzbuchhaltung) bis zur Kostendarstellung (Projektbuchhaltung / Projektcontrolling). Aus Sicht der EFK ist das gute Resultat selbstverständlich auch auf das spürbare Eigeninteresse der beiden Bauherren zurückzuführen, die sich in beiden Fällen hälftig an den Investitionen beteiligten. Zudem ging es auch darum, dass nicht anrechenbare Kosten zulasten der Trägerschaft ausgeschieden und verrechnet wurden.

Störend wirkt hingegen die unterschiedliche Projektreife für die Kostenangaben in den Finanzierungsvereinbarungen. In einem Fall basieren sie auf der Kostenschätzung eines generellen Projekts und im anderen Fall auf dem Kostenvoranschlag eines Bauprojekts. Dabei können exaktere Angaben über die veranschlagten Kosten dazu führen, dass das Projekt bundesseitig konkreter beurteilt und nicht anrechenbare Kostenanteile besser ausgeschieden werden. Umgekehrt führen weniger genaue Angaben dazu, dass die Beurteilung der Anrechenbarkeit vermehrt an der Oberfläche bleiben muss und der Gesuchsteller besser gestellt wird. Damit besteht das Risiko der Ungleichbehandlung.

Die Kostenabrechnung nach den Vorgaben der Finanzvereinbarungen kann nachvollzogen und als korrekt beurteilt werden. Die definierten Prozesse und die Berechnungsmodelle für die Teuerung sind eingehalten worden. Die Bestimmung des endgültigen Betrags aufgrund der Anwendung des Kostendachs kann in beiden Fällen als richtig bezeichnet werden. Ein besonderes Augenmerk ist der langen Abrechnungsdauer zu schenken. Hier müssen Mittel und Wege gesucht werden, dass die Schlussabrechnungen trotz den Vorgaben möglichst rasch erstellt und bereinigt werden können.



Der Teuerungsnachweis, so wie er gemäss Controlling-Richtlinie des BAV bezüglich der Bemessung des Bundesbeitrages zu führen ist, darf ebenfalls für beide Projekte als korrekt beurteilt werden. Insbesondere in Fällen von kleinen Projekten mit geringen zugesicherten Bundesbeiträgen stellt sich jedoch die Frage, ob der Aufwand für den Teuerungsnachweis - wie bei den geprüften grossen Projekten festgestellt - noch gerechtfertigt ist. Hier stellt sich die Frage nach der Anwendbarkeit eines vereinfachten Verfahrens. Ein modifiziertes Verfahren, wie es bereits vom BAV und vom ASTRA signalisiert wurde, gibt es für die dringenden und baureifen Projekte bisher nicht. Grund: Die inzwischen vom UVEK revidierten IF Controllingweisungen für Projekte des Agglomerationsverkehrs gelten explizit nicht für die im Bundesbeschluss als dringend bezeichneten Projekte.

Empfehlung 4 (Priorität 1)

Die EFK empfiehlt dem BAV, künftig Finanzierungsvereinbarungen nur noch bei genügender Projektreife (Phase Bauprojekt mit Kostenvoranschlag) abzuschliessen, damit bei der Festlegung der anrechenbaren Kosten das Prinzip der Gleichbehandlung gewahrt bleibt.

Stellungnahme des BAV:

Diese Empfehlung ist insofern obsolet, als der Gesetzgeber neu für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung die Bau- bzw. Finanzreife voraussetzt (vgl. MinVV Art. 24 Abs. 4). Als baureif wird ein rechtskräftiges PGV bzw. ein Bauprojekt angesehen. D.h., alle neuen Finanzierungsvereinbarungen werden auf der Basis eines Bauprojektes abgeschlossen.

Empfehlung 5 (Priorität 2)

Die EFK empfiehlt dem BAV abzuklären, ob hinsichtlich der Abrechnung von dringenden und baureifen Projekten die Möglichkeit besteht, die anrechenbare Teuerung nach dem vereinfachten Verfahren nach den IF Controllingweisungen des UVEK vom 10.10.2013) zu bestimmen.

Stellungnahme des BAV:

Für die dringlichen Projekte gilt nach wie vor die BAV Controlling-Richtlinie vom 30. Juni 2009 bzw. die IF-Controlling Weisung des GS UVEK vom 22. Juli 2008. Es ist aus Sicht BAV nicht opportun, kurz vor Abschluss der dringlichen Projekte neue Vorgaben betreffend die Teuerung zu erlassen. Sollte sich bei der Prüfung der Abrechnung zeigen, dass der Teuerungsnachweis wider Erwarten nicht korrekt ermittelt wurde, wird das BAV nach Rücksprache mit dem ASTRA-Fondsmanagement das vereinfachte Verfahren auch bei einem dringlichen Projekt in Erwägung ziehen.

5 Projektcontrolling und periodisches Reporting an den Bund

5.1 Das Projektcontrolling funktionierte den Anforderungen entsprechend zuverlässig

In den Finanzierungsvereinbarungen des Bundes für die beiden Projekte wurden verschiedene Themen definiert, welche von den Erstellern periodisch zu rapportieren waren. Eines dieser Themen waren die Kosten.

Stichprobenweise wurden anhand von zwei Werkverträgen und den entsprechend verbuchten Zahlungen die Durchgängigkeit und Vollständigkeit der Kostenangaben zwischen Projektbuchhaltung und Controllingdaten geprüft.

Zusammenfassend ergaben sich folgende Ergebnisse:

- Die gebuchten Zahlungen konnten sowohl in der Projektbuchhaltung als Gesamtbetrag netto als auch als Teilbeträge mit Zuordnung auf die entsprechende BKP-Struktur ermittelt werden.
- Die Unterscheidung nach Art der Zahlung (Akkord / Regie / Teuerung) wurde in der Projektbuchhaltung korrekt vorgenommen.
- Alle Zahlungen der Finanzbuchhaltung waren sowohl in der Projektbuchhaltung als auch im Projektcontrolling auffindbar und stimmten betragsmässig überein.

Besonderheiten zeigten sich bei der Glattalbahn:

- In der Excel-Tabelle des Projektcontrollings konnten die in der vorgelagerten Projektbuchhaltung auf die BKP-Struktur aufgeteilten Rechnungsbeträge selektiert und übereinstimmend dargestellt werden.

Beurteilung

Aufgrund der Ergebnisse der Stichprobe ist die EFK der Auffassung, dass die eingesetzten Werkzeuge beider Projekte zur fortlaufenden Erfassung und Abbildung der Kosten (Finanzbuchhaltung, Projektbuchhaltung, Projektcontrolling) die erforderliche Durchlässigkeit und Vollständigkeit der Daten gewährleisteten. Die Anwendung dieser Werkzeuge erfolgte konsequent, was letztlich zu zuverlässigen Angaben für die Projektsteuerung und für das Reporting führten.

Die oben erwähnte Besonderheit zeigt beispielhaft die aktuellen Möglichkeiten eines ausgefeilten Projektcontrollings mittels Excel. Die Projektbuchhaltung ist damit jedoch nicht ersetzbar.

5.2 Das Reporting an den Bund gab einen guten Überblick des Projektfortschritts

Die Gegenüberstellung von Bestimmungen aus den Finanzierungsvereinbarungen des Bundes und den Standberichten der Ersteller zeigte folgendes Ergebnis:

- Die in den Vorgaben des Bundes genannten und periodisch zu rapportieren Themen waren bei beiden Projekten - mit einer Ausnahme - identisch. Bei der Glattalbahn bestand diese Ausnahme darin, dass die Reservenbewirtschaftung ebenfalls Teil des Reportings war.
- Das vereinbarte Intervall mit halbjährlichen Standberichten (per Ende Juni / per Ende Dezember) zuhanden des Bundes wurde bei beiden Projekten umgesetzt. Zur Deckung des Informationsbedarfs der übrigen Kostenträger (Kanton, Dritte) verfassten die Ersteller jedoch in der Regel quartalsweise Standberichte.



- Die Standberichte wiesen bei beiden Projekten einen dichten und qualitativ hochwertigen Informationsgehalt aus.

Bei der Glattalbahn wurde der Inhalt des Standberichts ursprünglich auf die Kostenträgerbedürfnisse von Kanton und Dritten ausgerichtet. Die Anforderungen des Bundes an das Berichtswesen wurden jedoch erfüllt.

Beurteilung

Die EFK kommt zum Schluss, dass bei beiden Projekten das Reporting an den Bund im vereinbarten Intervall erfolgte sowie eine umfassende und zuverlässige Sicht des Projektfortschritts ermöglichte.

Bemerkenswert ist die offengelegte Reservenbewirtschaftung bei der Glattalbahn. Der transparente Umgang mit diesem wichtigen aber mitunter negativ belasteten Thema ist uneingeschränkt zu begrüßen.

6 Schlussbesprechung

Die Schlussbesprechung fand am 26. Januar 2015 beim BAV statt.

Eingehend diskutiert wurden die Höhe von Teilzahlungen vor der Schlussabrechnung, der Nachweis für Zahlungsbegehren und die Anwendung eines vereinfachten Verfahrens für die Bestimmung der Teuerung. Entsprechende Textänderungen bei den Beurteilungen und Empfehlungen wurden in diesem Bericht bereits berücksichtigt.

Die EFK dankt für die gewährte Unterstützung.

EIDGENÖSSISCHE FINANZKONTROLLE

Urs Matti
Fachbereichsleiter

Martin Perrot
Revisionsleiter/in

Anhang 1: Rechtsgrundlagen

Finanzkontrollgesetz (FKG, SR 614.0)

Finanzhaushaltgesetz (FHG, SR 611.0)

Finanzhaushaltverordnung (FHV, SR 611.01)

Infrastrukturfondsgesetz (IFG, SR 725.13)

Subventionsgesetz (SuG, SR 616.1)

IF Controllingweisungen Agglomerationsverkehr: Fondsadministration und Fachämter des UVEK vom 22. Juli 2008

Controlling-Richtlinie über die Projektsteuerung, Projektaufsicht und Berichterstattung des BAV vom 11. August 2008

Anhang 2: Abkürzungen, Priorisierung der Empfehlungen der EFK

Abkürzungen:

Wynental- und
Suhrentalbahnen Eigentrossierung Wynental- und Suhrentalbahnen, Aarau – Buchs – Suhr (ETABS)

Glattalbahn Glattalbahn 2. Etappe (1A2)

Priorisierung der Empfehlungen der EFK:

Aus der Sicht des Prüfauftrages beurteilt die EFK die Wesentlichkeit der Empfehlungen und Bemerkungen nach Prioritäten (1 = hoch, 2 = mittel, 3 = klein). Sowohl der Faktor Risiko [z.B. Höhe der finanziellen Auswirkung bzw. Bedeutung der Feststellung; Wahrscheinlichkeit eines Schadeneintrittes; Häufigkeit des Mangels (Einzelfall, mehrere Fälle, generell) und Wiederholungen; usw.], als auch der Faktor Dringlichkeit der Umsetzung (kurzfristig, mittelfristig, langfristig) werden berücksichtigt. Dabei bezieht sich die Bewertung auf den konkreten Prüfgegenstand (relativ) und nicht auf die Relevanz für die Bundesverwaltung insgesamt (absolut).

Anhang 3: Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs

Projekt 1: Eigentrassierung Wynental- und Suhrentalbahn, Aarau – Buchs – Suhr (ETABS)

Einige Angaben des geprüften Projekts ETABS	
<i>Einbettung des Gesamtprojekts in die Agglomeration</i>	Im März 2001 fällte der Grosse Rat des Kantons Aargau den Grundsatzentscheid, die Strecke Aarau – Buchs – Suhr der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) auf das ursprünglich von den SBB genutzten Bahntrasse zu verlegen. Mit der Eigentrassierung soll eine Entflechtung bezüglich des Strassenverkehrs erreicht und eine Leistungserweiterung des Angebots realisiert werden.
<i>Kurzbeschreibung</i>	Mit dem Vorhaben soll erreicht werden, dass die auf der Strecke zwischen Aarau, Buchs und Suhr verkehrende «Strassenbahn» der meterspurigen WSB auf ein bestehendes 4.4 km langes ein- und zweigleisiges Trasse der SBB verlegt wird. Zudem sollen Haltestellen errichtet, der Bahnhof Suhr umgebaut und die Gleisanlagen im Strassenraum rückgebaut werden. Letzteres wurde nur im reduzierten Umfang ausgeführt.
<i>Bauherr / Gesamtprojektleiter</i>	Bauherr war der Kanton Aargau, vertreten durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt bzw. durch die Abteilung Tiefbau (ATB). Die ATB wurde mit der Projektierung und Realisierung beauftragt und nahm die Funktion des Gesamtprojektleiters wahr.
<i>Gesamtfinanzierung</i>	Die Finanzierung des gesamten Projekts belief sich auf total 103.6 Mio. Franken. Der finanzielle Anteil des Kantons Aargau genehmigte der Grosse Rat über einen Globalkredit, einen Zusatzkredit und der Teuerung. Die Kostenträger waren: Der Bund, der Kanton Aargau, die Gemeinden und Dritte.
<i>Mitfinanzierung durch den Bund</i>	Zur bundesseitigen finanziellen Unterstützung des Projekts «Eigentrassierung Wynental- und Suhrentalbahn, Aarau – Buchs – Suhr» unterzeichnete am 13. August 2008 das Bundesamt für Verkehr zusammen mit dem Kanton Aargau und der Wynental- und Suhrentalbahn die Finanzierungsvereinbarung. Die Investitionskosten basierten auf den Kostenangaben des generellen Projekts des Jahres 2004 mit Preisbasis Februar 2004. Die beitragsberechtigten Nettokosten wurden mit dem Bahnbauindex auf die Preisbasis April 2005 hochgerechnet und als Betrag von 80.0 Mio. Franken ausgewiesen. Der Bund verpflichtete zu Lasten des Infrastrukturfonds einen <u>Investitionsbeitrag von 50%</u> an dieses Projekt – maximal 40.0 Mio. Franken zuzüglich Teuerung ab April 2005 und nicht rückforderbare Mehrwertsteuer.
<i>Einige Meilensteine der 2. Etappe</i>	Ausgehend von der Plangenehmigungsverfügung vom 2. April 2008 <ul style="list-style-type: none"> - Baubeginn: Juli 2008 - Inbetriebnahme: 22. November 2010 - Kostenabrechnung: 17. Juni 2013 - Kreditabrechnung mit Bund: 10. Januar 2014

Werkzeuge des Projekts ETABS			
Finanzbuchhaltung	Projektbuchhaltung	Kosten- und Termincontrolling	Reporting
Verantwortlich: Bauherr	Verantwortlich: Bauherr	Verantwortlich: Bauherrenunterstützung	Verantwortlich: Bauherrenunterstützung
System: REBA2 (Vorsystem zu PMS mit Schnittstelle zu SAP des Kantons)	System: PMS	System: Excel	System: vor allem Excel
Einige Merkmale: Zahlungsbelege - Zahlungen buchen auf Basis der Ver- träge - Eingänge aus Mit- telabruf	Einige Merkmale: Steuerung der Ver- träge, Projektstruktur - Leistungsfortschritt - Kostenfortschritt - Vertragsanpassung - Rechnungsstellung	Einige Merkmale: Gesamtprojektsicht, Daten von PMS und REBA2 - Projektstruktur - Kosten / Finanzen - Teuerung - Mehrwertsteuer	Einige Merkmale: Reporting für Bund, Kanton und Dritte; BAV- Vorgaben sind darin enthalten.

Projekt 2: Glattalbahn, 2. Etappe (1A2)

Einige Angaben des geprüften Projekts 1A2																					
<i>Einbettung des Gesamtprojekts in die Agglomeration</i>	<p>Drei politische Strategien begründen das Gesamtprojekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Siedlungsentwicklung nach innen; - die Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur im mittleren Glattal; - die zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung im Zusammenhang mit der weiteren Siedlungsentwicklung bzw. Leistungserweiterung zur Vermeidung von Engpässen. 																				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Mit dem gesamten Vorhaben soll erreicht werden, dass die Verkehrsprobleme im mittleren Glattal durch eine 12.7 km lange zweigleisige und meter-spurige Neubaustrecke - zwischen Zürich Oerlikon, Flughafen und Bahnhof Stettbach - beseitigt werden können. Zudem sollen verschiedene Kunstbauten und 20 neue Haltestellen sowie einige Verknüpfungen mit S-Bahn-Linien/Haltestellen errichtet werden. Das Vorhaben soll in drei Etappen umgesetzt werden. Die zweite Etappe ist rund 5.3 km lang und wurde im vorgesehenen Umfang ausgeführt.</p>																				
<i>Bauherr / Gesamtprojektleiter</i>	<p>Die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) wurde am 1. Januar 1998 vom Kanton Zürich mit der Projektierung und Realisierung beauftragt. Sie war/ist als Managementgesellschaft aufgestellt und nahm bei diesem Vorhaben die Funktion als Systemersteller / Objektbesteller bzw. als Bauherr und Gesamtprojektleiter wahr.</p>																				
<i>Gesamtfinanzierung</i>	<p>Die Kreditvorlage zur Gesamtfinanzierung der drei Etappen wurde in der kantonalen Volksabstimmung vom 9. Februar 2003 genehmigt. Rahmen- und Objektkredite der Gesamtfinanzierung wurden in der Volksabstimmung ausgewiesen.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rahmenkredite</th> <th>Rahmenkredite (Mio. Franken)</th> <th>Objektkredit (Mio. Franken) 1. Etappe (Ende 2006)</th> <th>Objektkredit (Mio. Franken) 2. Etappe (Ende 2008)</th> <th>Objektkredit (Mio. Franken) 3. Etappe (Ende 2010)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>für öffentlichen Verkehr</td> <td>555</td> <td>100</td> <td>218</td> <td>237</td> </tr> <tr> <td>für Strassen / ** Mehrwerte</td> <td>87 + 10**</td> <td>35</td> <td>52</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>TOTAL der Objektkredite</td> <td></td> <td>135</td> <td>270</td> <td>237</td> </tr> </tbody> </table> <p>Mit dem Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes vom 1. Januar 2008 zu Gunsten des Agglomerationsverkehrs erreichte der Kanton Zürich, dass der Bund von den anrechenbaren Kosten der zweiten und dritten Etappe je 50% mitfinanziert (Kredittranche für dringende und baureife Schienenprojekte des Agglomerationsverkehrs)</p>	Rahmenkredite	Rahmenkredite (Mio. Franken)	Objektkredit (Mio. Franken) 1. Etappe (Ende 2006)	Objektkredit (Mio. Franken) 2. Etappe (Ende 2008)	Objektkredit (Mio. Franken) 3. Etappe (Ende 2010)	für öffentlichen Verkehr	555	100	218	237	für Strassen / ** Mehrwerte	87 + 10**	35	52	---	TOTAL der Objektkredite		135	270	237
Rahmenkredite	Rahmenkredite (Mio. Franken)	Objektkredit (Mio. Franken) 1. Etappe (Ende 2006)	Objektkredit (Mio. Franken) 2. Etappe (Ende 2008)	Objektkredit (Mio. Franken) 3. Etappe (Ende 2010)																	
für öffentlichen Verkehr	555	100	218	237																	
für Strassen / ** Mehrwerte	87 + 10**	35	52	---																	
TOTAL der Objektkredite		135	270	237																	
<i>Mitfinanzierung der 2. Etappe durch den Bund</i>	<p>Zur bundesseitigen finanziellen Unterstützung des Projekts «Glattalbahn 2. Etappe» unterzeichnete am 11. September 2008 das Bundesamt für Verkehr zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und den Verkehrsbetrieben Glattal AG die Finanzierungsvereinbarung.</p> <p>Die Investitionskosten basierten auf dem Kostenvoranschlag des Bauprojekts des Jahres 2001 mit Preisbasis April 2001. Die beitragsberechtigten Nettokosten wurden mit dem Bahnbauindex auf die Preisbasis April 2005 hochgerechnet und als Betrag von 198.5 Mio. Franken ausgewiesen.</p> <p>Der Bund verpflichtete zu Lasten des Infrastrukturfonds einen <u>Investitionsbeitrag</u> von 50% an dieses Projekt - maximal 99.25 Mio. Franken zuzüglich Teuerung ab April 2005 und nicht rückforderbare Mehrwertsteuer.</p>																				
<i>Einige Meilensteine der 2. Etappe</i>	<p>Ausgehend von der Plangenehmigungsverfügung vom 27. Januar 2004:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baubeginn: September 2006 - Inbetriebnahme: 14. Dezember 2008 - Kostenabrechnung der VBG: 1. Oktober 2012 - Kreditabrechnung mit Bund bzw. UVEK: 23. November 2012 																				

Werkzeuge des Projekts 1A2			
Finanzbuchhaltung	Projektbuchhaltung	Kosten- und Termincontrolling	Reporting
Verantwortlich: Bauherr	Verantwortlich: Stabstelle Projektmanagement	Verantwortlich: Stabstelle Projektmanagement	Verantwortlich: Stabstelle Projektmanagement
System: FIBU	System: ARGUS -> Excel	System: Excel	System: vor allem Excel
Einige Merkmale: Zahlungsbelege - Zahlungen durchführen auf Basis der Verträge - Eingänge aus Mittelabruf	Einige Merkmale: Steuerung der Verträge, Projektstruktur - Leistungsfortschritt - Kostenfortschritt - Vertragsanpassung	Einige Merkmale: Gesamtprojektsicht, Daten von ARGUS - Projektstruktur - Kosten / Finanzen - Teuerung - Mehrwertsteuer	Einige Merkmale: Reporting für Bund, Kanton und Dritte; BAV-Vorgaben sind darin enthalten.