



Prüfung des IKT-Schlüssel- projektes Redesign Fracht

Eidgenössische Zollverwaltung EZV



Impressum

Bestelladresse	Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK)
Adresse de commande	Monbijoustrasse 45, CH - 3003 Bern
Indirizzo di ordinazione	http://www.efk.admin.ch/
Order address	
Bestellnummer	1.14569.606.00213.07
Numéro de commande	
Numero di ordinazione	
Order number	
Zusätzliche Informationen	
Complément d'informations	info@efk.admin.ch
Informazioni complementari	Tel. 058 463 11 11
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)

Prüfung des IKT-Schlüsselprojektes Redesign Fracht Eidgenössische Zollverwaltung EZV

Das Wesentliche in Kürze

Die IKT-Landschaft der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) umfasst eine Vielzahl von Anwendungen, die über einen Zeitraum von mehr als 10 Jahren ohne durchgängige und einheitliche Architektur- und Technologieprinzipien entstanden sind. Es besteht eine grosse Heterogenität mit zahlreichen Abhängigkeiten und Schnittstellen. Die Systeme gelangen in den nächsten Jahren zu unterschiedlichen Zeitpunkten ans Ende ihres Lebenszyklus. Die zwei Anwendungen e-dec und NCTS sind dabei besonders zentral. Sie dienen der Abwicklung von Import- und Exportdeklarationen sowie von Transitmeldungen und machen technologisch ca. 1/3 des Anwendungsportfolios aus.

Die aktuelle Studienphase dient der Vorbereitung des Programmes „Redesign Fracht“

Bereits 2010 liess die EZV diese beiden Anwendungen in einem externen «Technical Audit» untersuchen. E-dec und NCTS haben teilweise überlappende Funktionalitäten und der «Technical Audit» verglich sie hinsichtlich potentiellen Optimierungspotentials. Die Erkenntnisse dieses Audits führten dazu, dass der Weg einer langfristig orientierten Neugestaltung der Fracht-Anwendungen eingeschlagen wurde. Der ursprüngliche Plan, NCTS durch e-dec zu ersetzen erwies sich als kurzfristig nicht realisierbar. Da aktuell kein dringender Handlungsbedarf für einen raschen Ersatz der Anwendungen besteht, führt die EZV die notwendigen Abklärungen durch, auch wenn dadurch geplante Erweiterungen zurückgestellt wurden, um die Ergebnisse der Studie abzuwarten.

Die EZV hat sich für ein methodisch fundiertes und strukturiertes Vorgehen entschieden und 2013 die «Durchführung einer Studie „Redesign Fracht“ (Unternehmensarchitektur Fracht EZV)» gestartet. Diese hat zum Ziel, 2014 Klarheit über die IST-Architektur auf allen Architekturebenen sowie über die wesentlichen, mit der Architektur in Verbindung stehenden, Anforderungen zu erarbeiten. Als weitere Ziele der Studie soll die Zielarchitektur und Geschäftsprozessarchitektur entwickelt sowie eine konkrete Umsetzungsplanung erstellt werden. Die EZV erwartet durch eine Modernisierung der Fracht-Anwendungen die Beseitigung unwirtschaftlicher Redundanzen, Kostenreduktionen sowie eine Erhöhung der Betriebsstabilität und Sicherheit. Zudem sind gewisse notwendige Funktionen in den bestehenden Anwendungen (e-dec und NCTS) nicht realisierbar.

Die Studienphase muss noch um eine strategische Gesamtbetrachtung ergänzt werden

Konform mit dem aktuell gültigen Standard des Informatiksteuerungsorgans des Bundes (ISB) folgt die Ausarbeitung der Studie einer strukturierten Architekturmethode mit systematischem top-down Vorgehen. Damit ist die EZV nach Auffassung der EFK grundsätzlich auf dem richtigen Weg. Zum Prüfungszeitpunkt lag der Fokus auf dem Bereich Fracht und soll im weiteren Verlauf der Studie auch auf die übrige Applikationslandschaft ausgedehnt werden. Als Grundlage dafür sollten grundlegende IKT-strategische Überlegungen den Rahmen setzen, so dass der erwartete Nutzen der Studie Redesign Fracht auch auf die übrigen Geschäftsfelder übertragen werden kann und nicht an anderer Stelle zusätzliche Komplexität aufgebaut wird.



Zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit ist es notwendig, dass Kosten und Nutzen der gewählten Lösungsvariante belastbar und zuverlässig sind. Für eine tragfähige Kosten-, Nutzen- und Wirtschaftlichkeitsberechnung (KNW) liegen heute noch zu wenige Grundlagen vor. Diese sind bis zum Abschluss der Studie noch zu erarbeiten. Eine Zweitmeinung sollte diese KNW validieren. Für die laufende Studienphase ist mit knapp einer halben Million Franken finanzwirksamen Ausgaben zu rechnen. Ihre Ergebnisse werden einen wesentlichen Einfluss auf die Programmumsetzung haben. Zurzeit sind für die Umsetzung Ausgaben im höheren zweistelligen Millionenbetrag und ein Zeithorizont von mindestens fünf Jahren vorgesehen.

Zudem sind für die weitere Programmumsetzung die geltenden Vorgaben aus HERMES, den Informatikprozessen und insbesondere der Weisung des Bundesrates an IKT-Schlüsselprojekte umzusetzen. Dazu ist es notwendig, dass ein griffiges Management der Risiken und ein umfassendes Qualitätsmanagement etabliert werden.

Audit du projet informatique clé: refonte de la gestion du trafic Administration fédérale des douanes (AFD)

L'essentiel en bref

Le paysage informatique de l'Administration fédérale des douanes (AFD) englobe un grand nombre d'applications. Elles ont vu le jour sur une période de plus de dix ans en dehors de tous principes généraux et uniformisés en matière d'architecture et de technologie. Résultat, on assiste à une grande hétérogénéité et à de nombreuses interdépendances et interfaces entre les applications. Durant les prochaines années, ces systèmes arriveront en fin de vie à différents moments. Les deux applications e-dec et NCTS jouent ici un rôle central. Elles servent à traiter les déclarations d'importation et d'exportation, ainsi que les annonces de transit. Elles représentent près d'un tiers du portefeuille d'applications.

La phase d'étude actuelle prépare la mise en place du programme de refonte de la gestion du trafic de marchandises

En 2010 déjà, l'AFD a soumis les deux applications à un «audit technique» externe. Celui-ci a comparé e-dec et NCTS, dont les fonctions se recoupent partiellement, afin de déterminer leur potentiel d'amélioration. Les résultats de cet audit ont montré que l'AFD s'était lancé sur la voie d'un réaménagement à long terme des applications de gestion du trafic de marchandises. Le plan initial prévoyant de remplacer NCTS par e-dec s'est révélé non réalisable à court terme. Etant donné qu'il n'y a pas d'urgence à remplacer rapidement les applications, l'AFD procède aux examens requis même s'il a dû reporter des extensions déjà prévues dans le but d'attendre les résultats de l'étude.

Optant pour une procédure méthodique et bien structurée, l'AFD a lancé en 2013 une étude sur la refonte de la gestion du trafic (Architecture d'entreprise en matière de trafic, AFD). Elle avait pour but d'établir d'ici à 2014 l'état de tous les niveaux de l'architecture informatique de l'AFD et de déterminer les exigences fondamentales en la matière. L'étude devait aussi développer l'architecture informatique, également en matière de processus opérationnels, et définir un calendrier concret pour la mise en œuvre. Grâce à la modernisation des applications de gestion du trafic de marchandises, l'AFD espère supprimer les redondances, réduire les coûts et augmenter la stabilité de l'exploitation et la sécurité du système informatique. Enfin, certaines fonctions indispensables ne sont pas présentes dans les applications existantes (e-dec et NCTS).

La phase d'étude doit être complétée par des considérations stratégiques globales

Conformément aux normes actuelles de l'Unité de pilotage informatique de la Confédération (UPIC), l'étude poursuit une méthode d'architecture structurée selon une approche top down. Le Contrôle fédéral des finances (CDF) estime dès lors que l'AFD suit dans l'ensemble la bonne voie. Au moment de l'audit, l'étude se concentrait sur la gestion du trafic, mais elle devra être étendue au reste des applications de l'AFD. Des réflexions stratégiques devront être menées en matière de technologies de l'information et de la communication (TIC). Il faut que les bénéfices attendus de l'étude sur la refonte de la gestion du trafic puissent aussi être transférés sur les autres secteurs d'activités et ne provoquent pas davantage de complexité à d'autres endroits.



Pour garantir la rentabilité de la solution retenue, il est nécessaire que ses coûts et ses bénéfices soient supportables et sûrs. Les bases actuelles ne sont cependant pas suffisantes pour procéder à un calcul efficace des coûts, de l'utilité et de la rentabilité. Elles devront être élaborées avant la conclusion de l'étude. Un deuxième avis devrait venir ensuite valider ce calcul. Pour la phase d'étude en cours, il faut s'attendre à près d'un demi-million de francs de dépenses avec incidences financières. Les résultats de cette phase auront une influence primordiale sur la mise en œuvre du programme. Actuellement, les dépenses liées à la mise en œuvre sont estimées à plusieurs dizaines de millions, sur une période d'au moins cinq ans.

Enfin, lors de la mise en œuvre du programme, l'AFD devra appliquer les directives en vigueur découlant d'HERMES et des processus informatiques ainsi que les directives du Conseil fédéral applicables aux projets clés en matière de TIC. Dans ce but, il est nécessaire de mettre en place une gestion des risques efficace et un large dispositif de contrôle de la qualité.

Verifica del progetto chiave TIC «Redesign Fracht» Amministrazione federale delle dogane AFD

L'essenziale in breve

L'ambiente TIC dell'Amministrazione federale delle dogane (AFD) comprende numerose applicazioni, create in un periodo di più di dieci anni senza principi architettonici e tecnologici coerenti e unitari. Si tratta dunque di un ambiente eterogeneo con molte interfacce e sistemi indipendenti. Nei prossimi anni i sistemi raggiungeranno, in momenti diversi, la fine del loro ciclo di vita. Particolarmente importanti sono le due applicazioni e-dec e NCTS, che servono allo svolgimento delle dichiarazioni d'importazione e d'esportazione nonché degli annunci di transito. Dal punto di vista tecnologico esse costituiscono circa un terzo del portafoglio delle applicazioni.

L'attuale fase di studio serve alla preparazione del programma Redesign Fracht

Già nel 2010 l'AFD ha fatto esaminare le due applicazioni nel quadro di una verifica tecnica («technical audit») esterna. e-dec e NCTS hanno in parte funzioni simili e nel quadro della verifica sono state paragonate in vista di una potenziale ottimizzazione. I risultati dell'audit hanno portato a intraprendere la strada di una riorganizzazione, a lungo termine, delle applicazioni relative alle merci (applicazioni Fracht). Il piano originario, ovvero sostituire NCTS con e-dec, si è rivelato irrealizzabile a breve termine. Poiché al momento non vi è un'impellente necessità di sostituire le applicazioni, l'AFD sta svolgendo i chiarimenti necessari, anche se in questo modo deve rimandare gli ampliamenti pianificati al fine di aspettare i risultati dello studio.

L'AFD ha deciso di procedere in maniera strutturata e fondata dal punto di vista metodologico, e nel 2013 ha dato avvio allo studio Redesign Fracht (architettura aziendale relativa alle merci dell'AFD). Scopo di tale studio è ottenere, nel 2014, chiarezza sull'architettura attuale a tutti i livelli nonché sulle principali esigenze collegate a tale architettura. Un ulteriore obiettivo dello studio è quello di elaborare l'architettura futura nonché l'architettura dei processi lavorativi, sviluppando anche una pianificazione concreta di realizzazione. Modernizzando le applicazioni relative alle merci l'AFD intende eliminare ridondanze antieconomiche, ridurre i costi nonché aumentare la sicurezza e la stabilità dell'esercizio. Inoltre, alcune funzioni necessarie delle applicazioni attuali (e-dec e NCTS) non sono realizzabili.

La fase di studio deve essere completata da un esame globale strategico

Conformemente allo standard attuale dell'Organo direzione informatica della Confederazione (ODIC), l'elaborazione dello studio relativo a una metodologia strutturata dell'architettura avviene mediante una procedura top down sistematica. Secondo il Controllo federale delle finanze (CDF), in questo modo l'AFD è sulla buona strada. Al momento della verifica l'accento era posto sull'ambito delle applicazioni relative alle merci; in seguito lo studio dovrà essere esteso anche alle altre applicazioni. Alla base, e quale quadro di riferimento di tale studio ampliato, vi devono essere considerazioni strategiche in ambito TIC, così che gli attesi benefici dello studio Redesign Fracht possano essere trasferiti anche agli altri ambiti aziendali e non si generino complessità supplementari in altri settori.

Per garantire l'economicità è necessario che il rapporto tra costi e benefici della variante di soluzione scelta sia resistente e affidabile. Attualmente le basi non sono sufficienti per un solido



calcolo dei costi, dei benefici e della redditività. Fino alla conclusione dello studio è necessario creare tali basi. Un secondo parere deve convalidare questo calcolo dei costi, dei benefici e della redditività. Per la fase di studio in corso bisogna calcolare uscite con incidenza sul finanziamento per circa mezzo milione di franchi. I risultati dello studio influiranno in modo determinante sull'attuazione del programma. Attualmente per la realizzazione si prevedono uscite per molte decine di milioni e un orizzonte temporale di almeno cinque anni.

Inoltre, per l'ulteriore attuazione del programma occorre applicare le attuali prescrizioni di HERMES, i processi informatici e in particolare le istruzioni del Consiglio federale relative ai progetti chiave TIC. È inoltre necessario stabilire una gestione efficace dei rischi nonché una gestione globale della qualità.

Audit of the key ICT project "Freight Redesign" Federal Customs Administration FCA

Key points

The ICT landscape of the Federal Customs Administration (FCA) covers a large number of applications that emerged during a period of over ten years without consistent, uniform architecture and technology principles. They are very diverse and have a large number of dependencies and interfaces. The systems will reach the end of their life cycle at different times over the next few years. NCTS and e-dec are two key applications in particular. They are used to process import and export declarations as well as transit notifications and make up about one third of the application portfolio in terms of technology.

The purpose of the current study phase is to prepare the "Freight Redesign" programme

The FCA had both of these applications examined in an external technical audit back in 2010. E-dec and NCTS have partly overlapping functionalities and the technical audit compared them in terms of their potential for optimisation. The audit's findings resulted in the long-term solution of redesigning the freight applications being chosen. The original plan to replace NCTS with e-dec proved to be unfeasible in the short term. As there is currently no urgent need to swiftly replace the applications, the FCA carried out the necessary investigations in order to wait for the results from the study, even if this led to the postponement of planned plug-ins.

The FCA decided to take a structured, methodologically based approach and got the "Study of 'Freight Redesign' (enterprise architecture for FCA freight)" under way in 2013. The aim of the study is to provide clarity on the existing architecture at all architectural levels in 2014 and draw up the essential requirements associated with it. Further aims of the study are to develop the target architecture and business process architecture and to prepare a concrete implementation plan. By modernising the freight applications, the FCA expects to eliminate inefficient redundancies, reduce costs and increase operational stability and security. In addition, certain necessary functions in the existing applications (e-dec and NCTS) are not feasible.

A strategic, overall evaluation has to be added to the study phase

In accordance with the currently valid standard of the Federal IT Steering Unit (FITSU), the development of the study follows a structured architecture method with a systematic top-down approach. In the SFAO's opinion, the FCA is thus basically on the right path. At the time of the audit, the focus was on the freight area and should also spread to the rest of the application landscape as the study progresses. Fundamental ICT strategic considerations should serve as the basis for setting the framework so that the anticipated benefits of the "Freight Redesign" study can also be transferred to other business areas and additional complexity does not build up in other places.

To ensure economic efficiency, the costs and benefits of the chosen solution must be realistic and reliable. At present, the foundations for a viable cost-benefit-economic efficiency analysis are still insufficient and need to be developed by the end of the study. A second opinion should validate this analysis. For the study phase currently under way, expenditure with a financial impact is



expected to amount to almost half a million Swiss francs. The results of the study will influence programme implementation considerably. At present, expenditure amounting to tens of millions of Swiss francs and a time horizon of at least five years are planned for implementation.

In addition, the applicable requirements from HERMES, IT processes and in particular the Federal Council's directives for key ICT projects must be met for the further implementation of the programme. Effective risk management and comprehensive quality management must be established for this.

Generelle Stellungnahme der EZV zur Prüfung:


Die EZV sieht sich durch den Prüfbericht in ihrer Vorgehensweise zur Erneuerung der Anwendungslandschaft der EZV bestätigt.

Die überprüfte Studie Redesign Fracht besteht aus fünf Lieferobjekten: Architekturvision, Geschäftsarchitektur, Informationssystemarchitekturen, Technologiearchitektur und die Umsetzungsplanung.

Aufgrund des Termins der Prüfungsdurchführung lagen erst zwei der fünf Lieferobjekte vor, welche im Rahmen der von der EZV nach der ICO-Methode zu erstellenden Studie erarbeitet werden. Die zum Zeitpunkt der Prüfung ausstehenden Lieferobjekte beinhalten eine Übersicht der Zielanwendungslandschaft, die Auswahl der einzusetzenden Technologie sowie die Umsetzungsplanung. Sie machen deutlich, dass die Studie Redesign Fracht zwar aus dem Fokus der Frachtanwendungen erstellt, in ihren Analysen und Vorschlägen über den Frachtbereich im engeren Sinn deutlich hinausreicht. Darin wird auch auf die benötigten Anwendungen ausserhalb der Frachtanwendungen eingegangen und die Einbettung in die gesamte Anwendungslandschaft der EZV aufgezeigt.

Der Fokus der Studie auf die Frachtanwendungen wurde bewusst gewählt. Auf Grund des breiten Aufgabengebietes der EZV und der daraus resultierenden Vielzahl von Anwendungen wurde aus Komplexitäts-, Aufwand- und Zeitgründen darauf verzichtet, eine detaillierte Studie für die gesamte IKT-Landschaft der EZV durchzuführen. Stattdessen hat die EZV entschieden, etappenweise vorzugehen, ohne die Gesamtsicht aus den Augen zu verlieren.

Ergänzend zur Studie Redesign Fracht hat die EZV die Studie Architektur-Prinzipien der EZV gestartet. Ziel dieser ergänzenden Studie ist die Festlegung der Geschäfts und Architekturprinzipien der EZV.

Die Ergebnisse der Studie Redesign Fracht werden, ebenso wie die Erkenntnisse der Studien , PocPro, Spitfire und Technologiestudie, in die Arbeiten integriert und daraus ein Gesamtrahmen als Leitlinie für die Ablösearbeiten der nächsten 10 Jahre erstellt.

Der Abschluss dieser Studie und die Präsentation einer Gesamtroadmap erfolgt Ende 2015, um rechtzeitig zentrale IKT-Mittel für die Jahre 2017 und folgende beantragen zu können.



Inhaltsverzeichnis

1	Auftrag und Vorgehen	13
1.1	Ausgangslage	13
1.2	Prüfungsziel und -fragen	13
1.3	Prüfungsumfang und -grundsätze	13
1.4	Unterlagen und Auskunftserteilung	13
2	Die einem konkreten Programm vorgelagerte Studienphase ist zweckmässig, sie sollte aber die gesamte Anwendungslandschaft berücksichtigen	14
3	Die zugrundeliegende IKT-Strategie ist noch zu erstellen	17
4	Die Wirtschaftlichkeit der gewählten Lösungsvariante ist noch nachzuweisen und durch eine Aussensicht zu validieren	18
5	Die Organisation und Steuerung ist für die Studie zweckmässig, aber für die Umsetzung anzupassen	19
6	Die Durchführung der Studie muss noch eine Vorgabe der Informatikprozesse erfüllen	20
7	Das Risikomanagement der Studie ist für die Umsetzung wirkungsvoller zu etablieren	21
8	Die Qualitätssicherung der Studie muss noch vervollständigt und für die Umsetzung wirkungsvoll etabliert werden	22
9	Schlussbesprechung	23
Anhang 1: Rechtsgrundlagen		24
Anhang 2: Abkürzungen, Priorisierung der Empfehlungen		25

1 Auftrag und Vorgehen

1.1 Ausgangslage

Gestützt auf die Weisungen des Bundesrates für IKT-Schlüsselprojekte vom 27. März 2013 prüfte die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) bei der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) das Programm «Redesign Fracht (Erneuerung zentraler Plattformen)». Ziel der Prüfung war es, den Projektstand und die Risiken hinsichtlich der Zielerreichung zu beurteilen. Ein IKT-Schlüsselprojekt ist ein Projekt oder Programm, das wegen seines Ressourcenbedarfs, seiner Komplexität, seiner Auswirkungen oder Risiken einer verstärkten übergeordneten Führung, Steuerung, Koordination und Kontrolle bedarf.

Die Bestimmung der IKT-Schlüsselprojekte ist Gegenstand eines jährlichen Beschlusses des Bundesrats und wird nicht von der EFK geprüft. Die EFK führt die Prüfungen im Rahmen des Finanzkontrollgesetzes durch. Die Verantwortung für die Steuerung, Führung und Kontrolle der IKT-Schlüsselprojekte bleibt unverändert bei der entsprechenden Verwaltungseinheit (Projektverantwortliche und übergeordnete Linie).

Das Programm «Redesign Fracht» der EZV wurde im Mai 2014 vom Bundesrat als IKT-Schlüsselprojekt definiert.

1.2 Prüfungsziel und -fragen

Das Vorhaben befand sich zum Prüfungszeitpunkt in der Studienphase. Ziel der Prüfung war es die Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Auftraggebers (Amt, Bundesverwaltung, Gesetzgeber) sowie die Risiken hinsichtlich der Zielsetzung zu beurteilen. Aufgrund der grossen strategischen Bedeutung und potentiell weitreichenden Auswirkungen auch auf Politik und Wirtschaft, wird bereits diese Studienphase projektartig umgesetzt.

Dabei stehen folgenden Fragen im Vordergrund:

- Sind die Rahmenbedingungen geeignet, die Durchführung und Einbettung der Projektziele zu unterstützen und sicherzustellen?
- Ist das Projektmanagement (Organisation, Steuerung) geeignet, um die gesetzten Ziele erreichen zu können?
- Können Abweichungen zu den gesetzten Zielen rechtzeitig erkannt und durch Massnahmen abgefangen werden (Controlling, Überwachung)?
- Werden die Ressourcen (Finanzen) wirtschaftlich und effizient eingesetzt?

1.3 Prüfungsumfang und -grundsätze

Die Prüfung wurde durch Alberto Parisi (Revisionsleitung) sowie durch Hans-Jörg Uwer vom 3. bis 21. November 2014 durchgeführt. Zur Erfüllung des Prüfauftrags wurden primär Interviews mit Schlüsselpersonen aus allen Stufen der Projektorganisation geführt, ergänzt durch eine kritische Beurteilung der Projektdokumentation.

1.4 Unterlagen und Auskunftserteilung

Die notwendigen Auskünfte wurden der EFK von allen Beteiligten in offener und konstruktiver Weise erteilt. Die EFK hatte Zugriff auf alle relevanten Projektunterlagen.

2 Die einem konkreten Programm vorgelagerte Studienphase ist zweckmässig, sie sollte aber die gesamte Anwendungslandschaft berücksichtigen

Ausgangslage für die Durchführung der Studie «Redesign Fracht» ist eine Vielzahl von Anwendungen und Systemplattformen, welche über einen Zeitraum von mehr als 10 Jahren entstanden sind ohne durchgängige und einheitliche Architektur- und Technologieprinzipien anzuwenden. So ist im Laufe der Zeit eine heterogene, komplexe Anwendungslandschaft mit vielen Schnittstellen entstanden mit unterschiedlichsten, meist anwendungsspezifischen Services und Datenstrukturen.

Die Bewirtschaftung ist heute schon herausfordernd und wird mit zunehmender Komplexität durch die Implementation weiterer Funktionalitäten anspruchsvoller. Das Zusammenspiel dieser Anwendungen wird in Zukunft massiv erschwert sein. Neuen Anforderungen wie bessere Verfügbarkeit von Echtzeitdaten (z. B. auf mobilen Geräten) wird die aktuelle Systemlandschaft nicht gewachsen sein. Migrationen und funktionelle Erweiterungen werden nur unter erschwerten Umständen erfolgen können. Die Systeme gelangen in den nächsten Jahren zu unterschiedlichen Zeitpunkten ans Ende ihres Lebenszyklus. Die zwei Anwendungen e-dec und NCTS sind dabei besonders zentral. Sie dienen der Abwicklung von Import- und Exportdeklarationen sowie von Transitmeldungen und machen technologisch ca. 1/3 des Anwendungsportfolios aus.

Mit der beauftragten Studie «Redesign Fracht» soll für einen zentralen, aber dennoch eingeschränkten Teil der Anwendungslandschaft eine Lösung gesucht werden, denn für diesen Teil sind die Herausforderungen besonders deutlich (Bewirtschaftung überlappender und redundanter Funktionalitäten, hoher Aufwand für die Kundenbetreuung und den Betrieb).

Im Juli 2010 beauftragte die EZV [REDACTED] e-dec und NCTS zu untersuchen und Empfehlungen für Verbesserungen in architektonischer und technologischer Hinsicht auszuarbeiten. Damals plante die EZV NCTS in 2013 abzulösen und vollständig durch e-dec zu ersetzen, um so alle Import-, Export- und Transit-Deklarationen mit einer Anwendung abzuwickeln. Damit sollten Doppelspurigkeiten, die mit der Einführung von e-dec (2003 bis 2009) entstanden sind, eliminiert werden. [REDACTED] empfahl aber, diese Ablösung zu unterlassen und die Applikationsstrategie der EVZ wie folgt anzupassen¹.

« [REDACTED] recommends that EZV reform its application strategy as follows:

1. Adopt a strategy that assumes e-dec and NCTS will be employed for many years.
2. Drop the stated goal of replacing NCTS by 2013 and consolidating all import, export, and transit processing on e-dec.
3. Reorient all e-dec and NCTS investment to achieving two strategic goals:
 - a. Continue to expand automation of customs processes to remain competitive and generate the significant revenue the Bund depends on from its customs administration.
 - b. Reduce and control the operating costs of e-dec and NCTS to fit the Bund's budget constraints.
4. Seek to consolidate all export-declaration processing on a single application to save costs. Currently, both e-dec and NCTS process export declarations.

¹ Zitat aus dem Bericht von [REDACTED]

5. *Work with BIT to solve e-dec's reliability issues once and for all, and only then determine the feasibility of e-dec as a single application for all customs processing.*
6. *Design an architecture to integrate e-dec and NCTS in pursuit of the new strategic goals.*

Von November 2012 bis Februar 2013 hat das Bundesamt für Informatik und Telekommunikation (BIT) im Auftrag des Generalsekretariats des EFD (GS-EFD), mögliche IT-Synergiepotentiale zwischen der Eidg. Steuerverwaltung und der Eidg. Zollverwaltung abgeklärt. Die Ergebnisse sind in der sog. Spitfire Studie ausgeführt².

«Eine wesentliche Erkenntnis ist, dass über alle Steuerarten hinweg viele gleiche „Funktionalitäten“ eingesetzt werden (DWH, Zahlung, Partnerverwaltung, Referenzdatenverwaltung, Validierungen/Rules, Online-Portal, usw.).

Auch wenn die in diesem Bericht erwähnten Architekturvarianten Synergiepotentiale bergen sei hier der Integrations- und Migrationsaufwand nicht zu unterschätzen. Eine Roadmap, wie die unterschiedlichen IST-Systeme in das Zielbild zu überführen sind, und ob dies unmittelbar oder erst zur Zeit einer Lifecycleablösung stattfinden soll, wäre noch zu erstellen.»

Von Dezember 2013 bis Mai 2014 hat das BIT im Auftrag der EZV eine «Studie Technologiestack EZV» erstellt, mit dem Ziel, die Auswirkungen auf Zeit, Kosten, Architektur und Projekt- sowie Betriebsorganisation für eine Migration der bestehenden Frachtanwendungen e-dec, NCTS, aber auch LSVA und GSD zu erarbeiten³.

«Durch den Entscheid des BIT, künftig bei der Entwicklung von Lösungen auf Java Spring / Tomcat / Oracle oder .NET zu setzen, stellt sich für die EZV die Frage, ob weiterhin das BIT als Lösungsentwickler für die künftigen Lösungen gewählt wird, oder ob die EZV einen Entwicklungspartner ausschreiben soll, der die Lösungen auf der Infrastruktur des BIT entwickelt.

Durch die Tatsache, dass aufgrund von Ordnungsänderungen bei den heutigen Frachtanwendungen e-dec und NCTS laufend Anpassungen vorgenommen werden müssen, erschwert sich deren Ablösung, bzw. deren Migration auf eine neue Plattform.»

Das BIT untersuchte drei Szenarien: a) erstellen einer komplett neuen Anwendung mit schrittweiser Migration von e-dec sowie NCTS, b) modernisieren von NCTS mit schrittweiser Migration von e-dec und c) modernisieren von e-dec mit schrittweiser Migration von NCTS.

Das BIT kommt zum generellen Ergebnis, dass die Wahl der Lösungstechnologie (Java Spring oder Oracle ADF) sekundär ist. Im Falle einer Wahl von Java Spring würde das BIT sowohl die Entwicklung, wie auch den Betrieb übernehmen. Falls sich die EZV aber für Oracle ADF entscheidet, müsste sie die Entwicklung extern selber beschaffen, weil das BIT diese Technologie nicht anbietet.

² Zitat aus «Spitfire Bericht Studienauftrag» des BIT vom 15.02.2013.

³ Zitat aus der Dienstleistungsvereinbarung «Studie Technologiestack EZV» zwischen der EZV und dem BIT vom 10.12.2013



Beurteilung

Die dem konkreten Programm «Redesign Fracht» vorgelagerte Studienphase ist nach Ansicht der EFK zweckmässig, denn das gesamte Vorhaben ist von grosser strategischer Bedeutung für die EZV und es besteht noch Klärungsbedarf auf vielen Ebenen (z. B. Anforderungen, Zielarchitektur, technologische Grundlagen). Damit verbunden sind auch grosse Unsicherheiten bezüglich Kosten, Nutzen und Wirtschaftlichkeit sowie der Umsetzungsdauer vorhanden.

Die derzeit vorliegende Einschränkung der Betrachtung auf den Bereich Fracht als Ausschnitt aus der Gesamtanwendungslandschaft greift nach Auffassung der EFK zu kurz und birgt das Risiko, dass eine Lösung die für die Frachtanwendungen zweckmässig ist, jedoch unberücksichtigt lässt, dass sie für andere Anwendungen möglicherweise ungeeignet ist.

Die Studie sollte auch die übrigen Anwendungen berücksichtigen. Dies ist nach Ansicht der EFK sehr wichtig, damit strategische Entscheide nicht nur isoliert für den Bereich Fracht erfolgen, sondern das Gesamtbild berücksichtigen. Durch einen zu engen Blickwinkel könnten Fakten für die Gesamtanwendungslandschaft geschaffen werden, welche für Bereiche ausserhalb der Fracht-Anwendungen hindernd wirken.

Ebenso sind nach Auffassung der EFK die bereits erarbeiteten Ergebnisse, insbesondere die Empfehlungen 4 und 6 von [REDACTED], sowie die wesentliche Erkenntnis aus der Spitfire Studie, in der laufenden Studie «Redesign Fracht» zu berücksichtigen.

Die «Studie Technologiestack EZV» legte den Schwerpunkt auf die Anwendungen NCTS und e-dec und umfasst nicht, wie ursprünglich vorgesehen, auch die Anwendungen LSVA und GSD. Es wird pauschal davon ausgegangen, dass GSD und LSVA den gleichen technologischen Überlegungen folgen.

Die EFK ist der Ansicht, dass die EZV ihre zukünftige Anwendungslandschaft technologieneutral konzipieren sollte. Entscheide zum Leistungsbezug (inkl. Abklärungen zu make-or-buy) sollten auf der Grundlage der noch zu erstellenden Kosten-, Nutzen- und Wirtschaftlichkeitsberechnung (KNW) basieren. Dabei sind die Vorgaben aus der Bundesinformatikverordnung (BinV) und der Weisung über die Informatik und Telekommunikation im Eidgenössischen Finanzdepartement (WIT-EFD) zu berücksichtigen.

Empfehlung 1 (Priorität 1):

Die EFK empfiehlt der EZV, Abklärungen für eine Gesamterneuerung der Anwendungslandschaft in der aktuellen Studienphase zu berücksichtigen und dabei auch auf die Erkenntnisse bereits durchgeführter Studien ([REDACTED], Spitfire 2012) einzugehen.

Stellungnahme der EZV:

Im dritten Teil der Studie, d.h. in der Analyse der IS-Architektur (Anwendungen und Daten) wurde aus Sicht der Frachtanwendungen auch auf durch sie benötigte Anwendungen ausserhalb der Frachtapplikationen eingegangen und die Einbettung in die gesamte Anwendungslandschaft aufgezeigt. Dieser Teil der Studie lag jedoch noch nicht vor, als die Prüfung durch die EFK stattfand.

Die Erkenntnisse der bereits durchgeführten Studie «XXXXXXXXXX» wurden in der aktuellen Studienphase berücksichtigt und sind namentlich im Antrag dieser Studie erwähnt. Die Studie «Spitfire» hat nur indirekten Einfluss.

3 Die zugrundeliegende IKT-Strategie ist noch zu erstellen

Die Studienphase will drei Ziele erreichen mit Einschränkung auf den Bereich Fracht: a) es soll Klarheit über die Ist-Architektur geschaffen werden, b) es soll eine Zielarchitektur erstellt werden und c) es soll eine Umsetzung mit konkreten Projektanträgen geplant werden. Als zentraler Nutzen wird von der Studie erwartet, dass sie substantielles Verbesserungspotential v. a. in der Reduktion unwirtschaftlicher Redundanzen, sowie der Erhöhung der Betriebsstabilität und der Sicherheit identifiziert. Die Studie berücksichtigt ausschliesslich die Prozesse des grenzüberschreitenden Warenverkehrs.

Eine umfassende IKT-Strategie der EZV liegt zurzeit nicht vor. Im Positionspapier der IKT EZV vom Oktober 2013 werden allerdings einige Prinzipien formuliert um die Vorgaben der IKT Strategie des Bundes und des Departements umzusetzen.

Beurteilung

Mit der Einschränkung der Studie auf den Bereich Fracht und mangels expliziter IKT strategischer Grundlagen besteht das Risiko, dass auch mit einer neuen Lösung für den Bereich Fracht das grundlegende Problem der Komplexität der Anwendungslandschaft nicht gelöst wird und auch in Zukunft Redundanzen erhalten bleiben. Eine IKT-Strategie der EZV sollte sicherstellen, dass zentrale Fragen wie z. B. eine Orientierung am Ist- oder Sollzustand, die Interoperabilität von Systemen und Anwendungen (Schnittstellen), eine gemeinsame Datenbasis oder Geschäftsprozesse auch ausserhalb des grenzüberschreitenden Warenverkehrs grundsätzlich behandelt werden.

Empfehlung 2 (Priorität 1):

Die EFK empfiehlt der EZV, zumindest jene strategischen Grundlagen zu definieren, welche sicherstellen, dass der erwartete Nutzen der Studie Redesign Fracht auch auf die übrigen Geschäftsfelder übertragen werden kann und nicht an anderer Stelle zusätzliche Komplexität aufgebaut wird.

Stellungnahme der EZV:

Die EZV ist einverstanden.

Die Erarbeitung der strategischen Grundlagen erfolgt im Rahmen des Projektes Architektur-Prinzipien der EZV inkl. Migrationsroadmap für die Ablösung der bestehenden Anwendungen.

4 Die Wirtschaftlichkeit der gewählten Lösungsvariante ist noch nachzuweisen und durch eine Aussensicht zu validieren

Die Finanzierung der Studienphase erfolgt durch die EZV. Die notwendigen Mittel wurden im Studienauftrag geschätzt und in den Projektcontrolling (PCO) Berichten (März und Juni 2014) ausgewiesen. Es waren 530 Personentage Aufwand und 260'000 Franken für externe Unterstützung geplant (ohne Dienstleistungsvereinbarungen mit dem BIT). Mit der Verlängerung der Studienphase bis März 2015 ist für die gesamte Studienphase mit 440'000 Franken finanzwirksam Ausgaben zu rechnen.

In diesen PCO Berichten ist auch eine Schätzung der gesamten Projektkosten in der Höhe von 60 Millionen Franken für die Erneuerung der Fracht-Anwendungen ausgewiesen. Werden weitere Anwendungen mitberücksichtigt, so können sich die zu erwartenden Kosten auf mehrere hundert Millionen Franken aufsummieren.

Abklärungen für die technische Entwicklungsgrundlage des BIT skizzieren drei verschiedene Szenarien und gehen von einem Mittelbedarf von 45 bis 55 Millionen Franken aus. Die Aufwandschätzung ist aber nicht belastbar und die Kostenschätzungen sind mit grossen Unsicherheiten behaftet. Das BIT empfiehlt entsprechend ca. 20% Reserven einzuplanen.

Beurteilung

Die ausgewiesenen Zahlen in den PCO Berichten sind nicht vollständig. Die ausgewiesenen 60 Millionen Franken werden bereits für die technische Entwicklungsgrundlage benötigt. Hinzu kämen dann noch Aufwände für zum Beispiel das Programmmanagement.

Es ist noch ein Wirtschaftlichkeitsnachweis zu erbringen, der im Rahmen der Umsetzungsplanung in 2015 erarbeitet werden soll. Dafür ist nach Ansicht der EFK die vorliegende grobe Aufwandschätzung des BIT nicht ausreichend und muss durch eine belastbare Kostenschätzung (Genauigkeit der Aufwandschätzung im Bereich von max. 10% Unsicherheit) sowie durch angemessene Quantifizierung des Nutzens und eine daraus resultierende Wirtschaftlichkeitsberechnung ergänzt werden. Diese Berechnung sollte nicht nur auf der Basis von bundesinternen Grundlagen alleine sondern in Anlehnung an die Vorgaben der Bundesinformatikverordnung (BinfV) auch durch externe Marktanalysen und Benchmarkings validiert werden.

Empfehlung 3 (Priorität 1):

Die EFK empfiehlt der EZV, die Kosten-, Nutzen- und Wirtschaftlichkeitsberechnung auf der Basis von belastbaren Kosten- und Nutzenschätzungen zu erstellen.

Stellungnahme der EZV:

Die Kosten-, Nutzen- und Wirtschaftlichkeitsberechnung wird in der letzten Phase (Umsetzungsplanung – Planung der Integration und Migration) dieser Studie erstellt.

Empfehlung 4 (Priorität 2):

Die EFK empfiehlt der EZV, im Rahmen des Nachweises von Kosten, Nutzen und Wirtschaftlichkeit zusätzlich eine Zweitmeinung einzuholen und sich nicht ausschliesslich auf bundesinternen Schätzungen abzustützen.

Stellungnahme der EZV:

Die EZV ist einverstanden.

5 Die Organisation und Steuerung ist für die Studie zweckmässig, aber für die Umsetzung anzupassen

Der Bundesrat fordert in seiner Weisung für IKT-Schlüsselprojekte vom 27. März 2013, dass die Projektauftraggebenden für die Einhaltung dreier spezieller Auflagen sorgen: a) die mit dem Risikomanagement, der Qualitätssicherung oder dem Informatikcontrolling im IKT-Schlüsselprojekt beauftragten Personen sind im Rahmen der Projektorganisation direkt der Projektauftraggeberin bzw. dem Projektauftraggeber zu unterstellen, b) das erweiterte IKT-Projektcontrolling (PCOE) des ISB ist anzuwenden, c) Projektleitende müssen über die nötige Ausbildung (z.B. Zertifizierung) und Erfahrung zur Führung der IKT-Schlüsselprojekte verfügen.

Die Weisung des Bundesrates ist für die aktuelle Studienphase nicht umgesetzt. Das Risikomanagement wird durch den Studienleiter und die Qualitätssicherung durch das Kernteam und die Fachexperten durchgeführt.

Für die Studienphase hat sich die EZV für eine Co-Auftraggeberschaft und eine breite Abstützung in der Zollverwaltung durch einen entsprechend besetzten Projektausschuss entschieden. Die Studienleitung wurde einem im Zollumfeld erfahrenen Projektleiter und Unternehmensarchitekten übertragen, der seinerseits auf ein Kernteam und eine fachliche Expertengruppe zurückgreifen kann. Das Erstellen der Architektur- und Geschäftsprozesskonzepte wurde einem externen Partner übertragen. Interne Reviews und Abstimmungen, auch mit dem Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO), wurden durchgeführt. Eine regelmässige Berichterstattung sowie eine inhaltliche Besprechung der Arbeitsergebnisse im Projektausschuss finden statt.

Beurteilung

Die projektartige Umsetzung mit einer entsprechenden Organisation und Steuerung durch Auftraggeberinnen und Projektausschuss ist nach Ansicht der EFK zweckmässig für diese Studienphase. Für die Umsetzung muss die Projektorganisation hingegen entsprechend den HERMES Vorgaben und der Weisung des Bundesrates für IKT-Schlüsselprojekte angepasst werden. Dabei ist insbesondere die Auftraggeberschaft (wer und auf welcher Stufe) und Programmleitung zu klären.

Empfehlung 5 (Priorität 1):

Die EFK empfiehlt der EZV, die Vorgaben von HERMES und der Weisung des Bundesrates für IKT-Schlüsselprojekte an die Projektorganisation für die folgende Projektinitialisierungsphase umzusetzen.

Stellungnahme der EZV:

Die Vorgaben von HERMES und der Weisung des Bundesrates für IKT-Schlüsselprojekte werden mit dem Start des Programms berücksichtigt. Die vorliegende Studie wurde nach der ICO-Methode erstellt. Die EZV stellt fest, dass die EFK das projektmässige Vorgehen bei der Erstellung der Studie als zweckmässig beurteilt.

6 Die Durchführung der Studie muss noch eine Vorgabe der Informatikprozesse erfüllen

Der Informatikprozess «P04 Informatik führen» definiert vier Subprozesse: a) Informatikportfolio führen, b) Studien führen, c) Projekte führen und d) Anwendungen und IKT-Services führen. Die Studienphase gilt als Vorphase im Lebenszyklus eines Informatikobjektes mit dem Ziel Projektideen zu sammeln und wird mittels des sog. Studiencontrollings (SCO) begleitet. Der letzte SCO Bericht gilt als Projektanmeldung und in diesem Sinne als Übergabepunkt für Projekte führen (P05 / HERMES).

Die Projektführungsmethode HERMES sieht als ersten Schritt eine Initialisierungsphase vor, in welcher mittels einer Studie «die Grundlage für die Entscheidung, ob ein Projekt gestartet wird oder nicht» gelegt wird. Sie ist «Voraussetzung für die Erarbeitung des Projektmanagementplans und des Projektauftrags. Die Studie beschreibt die Ziele und Varianten und deren Bewertung». Im Rahmen der Initialisierungsphase sind auch eine Schutzbedarfsanalyse und eine Rechtsgrundlagenanalyse zu erstellen.

Der Auftrag zur Durchführung der Studie «Redesign Fracht» umfasst die Erstellung einer Architekturvision, einer Geschäftsarchitektur sowie technologische Architektur-Grundlagen. Sie beinhaltet zudem die Betrachtung der Sicherheit als Querschnittsthema mit der Möglichkeit, ggf. im Rahmen der Informationssystemarchitektur eine Schutzbedarfsanalyse zu erstellen. Die Erarbeitung eines ISDS-Konzeptes ist hingegen explizit ausgeklammert und soll in allfälligen Folgeprojekten erfolgen. Die Erstellung einer Rechtsgrundlagenanalyse ist im Auftrag nicht vorgesehen, die Rechtsgrundlage wird durch die Zoll-Gesetzgebung als gegeben betrachtet.

Die Studie wird als Architekturentwicklungsprojekt betrachtet und deshalb nach der vom ISB dafür vorgesehenen Methode Architectural Development Methode (ADM) aus The Open Group Architecture Framework (TOGAF) abgewickelt und nicht als Studie im Rahmen der HERMES Initialisierungsphase. Die Erstellung der Ergebnisse erfolgt innerhalb der EZV durch die betroffenen Fachabteilungen mit Unterstützung externer Spezialisten, dem SECO und dem BIT. Das BIT hat im Rahmen einer technologischen Studie drei mögliche Lösungsansätze skizziert und erste grobe Aufwandschätzungen dazu erarbeitet. Die Studie sieht vor, im Rahmen der Umsetzungsplanung auch Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, einen Migrationsplan und entsprechende Anträge für konkrete Umsetzungsprojekte auszuarbeiten. Diese Ergebnisse sollen bis März 2015 erarbeitet werden.

Beurteilung

Die Ausarbeitung der Studie folgt dem Standard «P030 – The Open Group Architecture Framework (TOGAF) als Unternehmensarchitektur Methode für die Bundesverwaltung» des ISB, erfüllt aber nicht alle Vorgaben des Informatikprozesses «P04.04 Studien führen».

Da es sich im vorliegenden Fall um eine Studienphase handelt ist streng genommen auch kein PCO, sondern ein Studiencontrolling (SCO) Bericht zu erstellen. Der letzte SCO Bericht gilt gemäss der «Methode Informatikcontrolling BVerw; Version 4.5» (ICO Methode) des ISB als Projektanmeldung für die folgende Projektumsetzung (P05/HERMES).

Die in dieser Phase erarbeiteten Studienergebnisse sind anschliessend in der Projektinitialisierungsphase weiter auszuarbeiten sowie um die Komponenten Schutzbedarfsanalyse und ggf. Rechtsgrundlagenanalyse zu ergänzen.

Empfehlung 6 (Priorität 2):

Die EFK empfiehlt der EZV, die Studie mit einem Studiencontrolling (SCO) Bericht anstelle eines Projektcontrolling (PCO) Berichtes abzuschliessen und die erarbeiteten Studienergebnisse in den entsprechenden HERMES Phasen fortzuschreiben.

Stellungnahme der EZV:

Die EZV ist mit der Empfehlung einverstanden und hat diese bereits umgesetzt.

7 Das Risikomanagement der Studie ist für die Umsetzung wirkungsvoller zu etablieren

Bereits im Studienauftrag sind sieben Risiken identifiziert worden mit Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit, des Auswirkungsgrades und möglicher Massnahmen. Die Risiken wurden durch die Studienleitung regelmässig in den Monatsberichten rapportiert, blieben aber während der bisherigen Studienlaufzeit unverändert.



Beurteilung

Obwohl schon zu Studienbeginn auf verschiedene Risiken hingewiesen und auch entsprechende Massnahmen definiert wurden, konnte das Risikomanagement einer Terminverschiebung nicht vorbeugen. Die EZV hat sich entschieden, die Studienphase zugunsten der Qualität der Lieferobjekte zu verlängern und die entsprechenden Kostenfolgen in Kauf zu nehmen.

Für die Umsetzung sind für das Management der Risiken die Vorgaben von HERMES und der Weisung des Bundesrates für IKT-Schlüsselprojekte anzuwenden.

Empfehlung 7 (Priorität 1):

Die EFK empfiehlt der EZV, ein griffiges Risikomanagement für die Umsetzung bereits in der Projektinitialisierungsphase zu etablieren und dabei insbesondere die Vorgaben der Weisung des Bundesrates für IKT-Schlüsselprojekte umzusetzen.

Stellungnahme der EZV:

Kosten- und Terminüberschreitungen wurden formell entschieden, ohne jedoch förmlich protokolliert zu werden. Weitere Massnahmen sind zurzeit nicht opportun.

Für die Umsetzung des Programms wird ein umfassendes Risikomanagement erstellt und die Vorgaben der Weisung des Bundesrates für IKT-Schlüsselprojekte werden umgesetzt.

8 Die Qualitätssicherung der Studie muss noch vervollständigt und für die Umsetzung wirkungsvoll etabliert werden

Für die Studienphase hat die EZV auf eine dedizierte Besetzung des Qualitätsmanagements verzichtet. Die inhaltliche Qualitätssicherung erfolgte im Rahmen von Reviews der Arbeitsergebnisse durch die fachliche Expertengruppe und den Projektausschuss. Die Studienleitung übernahm dabei Qualitätssicherungsaufgaben im Rahmen einer Projektleitung hinsichtlich Planung und Termineinhaltung.

Beurteilung

Dass die inhaltliche Qualitätssicherung durch die Spezialisten der Expertengruppe wahrgenommen wird, ist aus Sicht EFK für fachlich inhaltliche Belange zweckmässig, formal aber für die Studienphase nicht ausreichend. Da die Studie als Vorphase mit dem Ziel, Projektideen zu generieren, durchgeführt wird, sind auch die entsprechenden Informatikprozesse (Studie führen) anzuwenden. Es ist daher notwendig, dass die Studie durch den Informatikcontrollingbeauftragten (ICB) auf Vollständigkeit und formale Richtigkeit geprüft wird.

Für die Umsetzung sind für das Qualitätsmanagement die Vorgaben von HERMES und der Weisung des Bundesrates für IKT-Schlüsselprojekte anzuwenden.

Empfehlung 8 (Priorität 2):

Die EFK empfiehlt der EZV, die mit dem Informatikcontrolling beauftragte Stelle für die Prüfung der Studie auf Vollständigkeit und formale Richtigkeit einzubeziehen.

Stellungnahme der EZV:

Die EZV ist mit der Empfehlung einverstanden. Das mit der Reorganisation Oberzolldirektion ausgebaute IKT Controlling wird es erlauben diese Funktion im Rahmen der Umsetzung des Programms verstärkt wahrzunehmen.

Empfehlung 9 (Priorität 1):

Die EFK empfiehlt der EZV, ein umfassendes Qualitätsmanagement für die Umsetzung bereits in der Projektinitialisierungsphase zu etablieren und dabei insbesondere die Vorgaben der Weisung des Bundesrates für IKT-Schlüsselprojekte umzusetzen.

Stellungnahme der EZV:

Die EZV ist mit der Empfehlung einverstanden

9 Schlussbesprechung

Die Schlussbesprechung fand am 19. Januar 2015 statt. Teilgenommen haben

[REDACTED]

Die EFK war vertreten durch Michel Huissoud, Roland Bosshard, Andreas Meyer, Hans-Jörg Uwer und Alberto Parisi.

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

EIDGENÖSSISCHE FINANZKONTROLLE



Anhang 1: Rechtsgrundlagen

Finanzkontrollgesetz (FKG, SR 614.0)

Finanzhaushaltgesetz (FHG, SR 611.0)

Finanzhaushaltverordnung (FHV, SR 611.01)

Bundesinformatikverordnung (BinfV, SR 172.010.58)

Weisung über die Informatik und Telekommunikation im Eidgenössischen Finanzdepartement (WIT-EFD) vom 20. Dezember 2012

Weisungen des Bundesrates für IKT-Schlüsselprojekte vom 27. März 2013

Anhang 2: Abkürzungen, Priorisierung der Empfehlungen

Abkürzungen

BIT	Bundesamt für Informatik und Telekommunikation
ICB	Informatikcontrollingbeauftragter
ISB	Informatiksteuerungsorgan des Bundes
NCTS	Neues Computerisiertes Transit System. Computergestütztes Zollsystem zur Abwicklung von internationalem Transit.
e-dec	Frachtanwendung zur elektronischen Abfertigung von Ein- und Ausfuhrprozessen.
TOGAF	The Open Group Architecture Framework
ADM	Architectural Development Method

Priorisierung der Empfehlungen

Die EFK beurteilt die Wesentlichkeit der Empfehlungen nach Prioritäten (1 = hoch, 2 = mittel, 3 = klein). Sowohl der Faktor Risiko (z.B. Höhe der finanziellen Auswirkung, Wahrscheinlichkeit eines Schadeneintrittes 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).