



Ittigen, 13. März 2017

---

# Prüfungsbericht Revision BAV

## Wynental- und Suhrentalbahnen (WSB) Kosten- und Leistungsrechnung 2015

---

Aktenzeichen: BAV / BAV-051.20-00006/00005

Prüf-Nr.	2016-017
Prüfer	Daniela Spada Albert (Mandatsleiterin) Pierre-Yves Rognon (Co-Revisor)
Verteiler	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wynental- und Suhrentalbahnen AG (WSB), Aarau</li><li>• Bundesamt für Verkehr (interner Verteiler)</li><li>• Eidg. Finanzkontrolle</li></ul>

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. Das Wesentliche in Kürze .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Auftrag .....</b>	<b>4</b>
2.1 Vorbemerkung.....	4
2.2 Ausgangslage .....	4
2.3 Prüfungsziele und -fragen.....	4
2.4 Abgrenzung.....	4
<b>3. Prüfungsergebnisse .....</b>	<b>5</b>
3.1 Umlage Nebenerlöse.....	5
3.1.1 Ausweis Nebengeschäft .....	5
3.1.2 Bruttoausweis.....	6
3.2 Quersubventionierung .....	6
3.2.1 Anwendung Vollkostenprinzip.....	6
3.2.2 Effektive versus pauschale Kostenverrechnung .....	7
3.3 Wirtschaftlichkeitsaspekt .....	8
<b>4. Stellungnahme und Schlussbemerkungen.....</b>	<b>8</b>

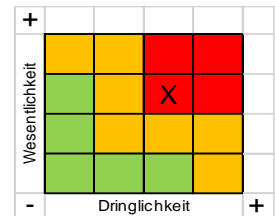
# 1. Das Wesentliche in Kürze

## Ausgangslage

Art der Arbeiten	Aussenrevision: Subventionsrechtliche Prüfung
Zuständiger Bereich	Finanzabteilung Wynental- und Suhrentalbahn AG (WSB)
Zeitraum Prüfung	August bis November 2016
Risikoeinschätzung	Grundlage für die Prüfungsauswahl ist insbesondere die Höhe der Abgeltungsbeiträge des Bundes, welche sich im 2015 in den Bereichen RPV auf CHF 5.7 Mio. und Infrastruktur auf CHF 1.9 Mio. belaufen. Es besteht ein Risiko von Quersubventionierungen von nicht abgeltungsberechtigten Bereichen der WSB.
Prüfungsziel	Beurteilung der Rechtmässigkeit und Ordnungsmässigkeit der Rechnungslegung aus subventionsrechtlicher Sicht.

## Gesamtbeurteilung

Aus der Prüfung resultieren keine systematischen Mängel zur Kosten- und Leistungsrechnung (KLR). In einigen Bereichen besteht aber ein bedeutendes Verbesserungspotenzial. Insbesondere sind gegenüber Nahestehende (BBA) erbrachte Leistungen künftig zu Vollkosten zu verrechnen, da Quersubventionierungen zu Lasten des abgeltungsberechtigten Regionalen Personenverkehrs (RPV) gesetzlich nicht erlaubt sind. Die Wesentlichkeit und die Dringlichkeit der Empfehlungen wird daher gesamthaft als "hoch" eingeschätzt.



## Empfehlungen

<b>Hoch<sup>1</sup></b>	➤ Die Fakturierung wesentlicher Direktionsaufwendungen an den BBA erfolgte nicht nachweislich zu Vollkosten, was dem Gesetz widerspricht. Die damit verbundene vermutete wesentliche Quersubventionierung ist unzulässig (vgl. Empfehlung 3).
<b>Mittel</b>	➤ Wesentliche Leistungen werden als Nebenerlöse im abgeltungsberechtigten RPV geführt. Es handelt sich jedoch um Nebengeschäfte, welche inskünftig als separate Kostenträger in der KLR auszuweisen sind. Diese Trennung vom abgeltungsberechtigten RPV ist wichtig, um eine Quersubventionierung zu vermeiden (vgl. Empfehlung 1). ➤ Diverse Erlöse werden in der KLR mit den Kosten verrechnet und netto dargestellt. Diese Darstellung ist nicht transparent und verstösst gegen das vom Gesetz vorgegebene Bruttoprinzip <sup>2</sup> (vgl. Empfehlung 2).
<b>Gering</b>	➤ Leistungen für die Buchführung werden anhand einer Pauschale weiterverrechnet. Es erfolgt kein Stundenaufschrieb, sodass die Gefahr besteht, dass gegenüber der RAILplus nicht der gesamte Aufwand in Rechnung gestellt wird (vgl. Empfehlung 4).

<sup>1</sup> Die Klassifikation berücksichtigt die Wesentlichkeit und Dringlichkeit der Empfehlung.

<sup>2</sup> Art. 4 Abs. 1 Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (SR 742.221; RKV).

## 2. Auftrag

Die Revision (rev) des Bundesamtes für Verkehr BAV führt ihre Prüfungen in Anwendung von Art. 11 FKG<sup>3</sup> sowie gestützt auf ihr Reglement für die Revision<sup>4</sup> durch. Die Prüfungen werden in Übereinstimmung mit den internationalen Standards für die berufliche Praxis der internen Revision durchgeführt<sup>5</sup>. Die Prüfung wurde gemäss Jahresprogramm 2016 durchgeführt. Die Prüfung der KLR erfolgte in Ergänzung zur Rechnungsgenehmigung durch das BAV. Sie stellt eine vertiefte Prüfung nach Art. 37 Abs. 4 PBG<sup>6</sup> dar.

### 2.1 Vorbemerkung

Der Prüfungsbericht soll vor allem den Handlungsbedarf aufzeigen. Stärken werden nur in Ausnahmefällen erwähnt. Dies gilt es bei der Gesamtbeurteilung der Prüfungsergebnisse zu berücksichtigen.

Der Bericht wurde zuhanden der WSB erstellt. Eine Verbreitung des Berichtes ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung von rev erlaubt.

### 2.2 Ausgangslage

Die Wynental- und Suhrentalbahn AG (WSB) ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Aarau und einem Aktienkapital von CHF 10.183 Mio. Sie erbringt u.a. Leistungen im RPV mit der Bahn. Zu den bedeutendsten Aktionären gehören der Kanton Aargau (42.8 %) und die Schweizerische Eidgenossenschaft (34.4 %). Weitere Aktionäre sind die Stadt Aarau (7.9 %), diverse Gemeinden (12.2 %) sowie weitere kleinere Aktionäre (2.7 %).

Die WSB ist ein Bahnunternehmen mit den Sparten "Regionaler Personenverkehr" und "Infrastruktur". Das „farbige Bähnli“ wird in der KLR als einziges Nebengeschäft (nicht abgeltungsberechtigter Bereich) separat ausgewiesen.

Die WSB arbeitet eng mit dem Busbetrieb Aarau AG, Aarau (BBA) zusammen, welche Leistungen im regionalen Busverkehr erbringt. Die rechtlich selbständigen Unternehmen WSB und BBA werden unter einer gemeinsamen Geschäftsleitung und der Dachmarke "AAR bus + bahn" geführt. Bei der BBA handelt es sich, aufgrund der ausgeübten Kontrolle der Geschäftsleitung über die BBA, um eine nahestehende Partei der WSB. Mittels Kooperationen arbeitet die WSB zudem mit der BDWM Transport AG, Bremgarten (BDWM) zusammen. An der RAILplus AG (RAILplus) ist die WSB beteiligt und übernimmt gewisse administrative Arbeiten.

### 2.3 Prüfungsziele und -fragen

Das Prüfungsziel ist die Beurteilung der Rechtmässigkeit und Ordnungsmässigkeit der Rechnungslegung aus subventionsrechtlicher Sicht.

Die KLR stellt den Prüfungsschwerpunkt dar. Sie wird einer Beurteilung bezüglich Einhaltung der spezialgesetzlichen Bestimmungen unterzogen. Aufgrund der Risikoanalyse sind folgende Prüfungsfragen zu beantworten:

- a) Wie erfolgt die Umlage der Nebenerlöse auf die abgeltungsberechtigten Bereiche?
- b) Gibt es Anzeichen von Quersubventionierungen im Zusammenhang mit den Nebenerlösen?
- c) Wird dem Wirtschaftlichkeitsaspekt Rechnung getragen?

### 2.4 Abgrenzung

Nicht Gegenstand der Prüfung ist die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit bezüglich der Zusammenarbeit mit der BDWM. Dies, da die wichtigsten Eigner der WSB (Schweizerische Eidgenossenschaft und Kanton Aargau) den Schlussbericht bezüglich Kooperationspotenzial vertieft geprüft und ihre Haltung und das Vorgehen abgestimmt haben.

<sup>3</sup> Bundesgesetz vom 28. Juni 1967 über die Eidgenössische Finanzkontrolle (SR 614.0; FKG).

<sup>4</sup> Reglement für die Revision des Bundesamtes für Verkehr (Geschäftsordnung).

<sup>5</sup> Standards des Institute of Internal Auditors (IIA).

<sup>6</sup> Bundesgesetz über die Personenbeförderung (SR 745.1, PBG).

### 3. Prüfungsergebnisse

#### 3.1 Umlage Nebenerlöse

**Prüfungsfrage:** Wie erfolgt die Umlage der Nebenerlöse auf die abgeltungsberechtigten Bereiche?

##### 3.1.1 Ausweis Nebengeschäft

###### Sachverhalt

Das „farbige Bähnli“ wird mit Kosten von TCHF 5 als einziges Nebengeschäft dargestellt, wohingegen die Leistungen für den BBA, RAILplus und BDWM als Nebenerlöse in der KLR ausgewiesen werden:

- Bei den BBA belaufen sich die Erlöse der WSB für das Jahr 2015 auf rund TCHF 960, insbesondere für erbrachte Leistungen im Bereich der operationellen Führung (Aufgaben im Direktions- und Finanzbereich), Reinigungsarbeiten und Kontrollaufgaben.
- Die im Zusammenhang mit RAILplus erzielten Erlöse für das Jahr 2015 betragen rund TCHF 194. Es handelt sich um Erlöse für die Geschäftsführung, Buchführung und die Benutzung der Büroräumlichkeiten.
- Der BDWM werden, nebst den Gebühren für die Speicherkapazität auf dem FTP-Server, die von Dritten an die WSB in Rechnung gestellten Kosten für Hardwarewartung und Lizenzgebühren anteilmässig weiterverrechnet. Der Erlös in diesem Zusammenhang wird mit TCHF 28 beziffert.

###### Beurteilung

Eine richtige Zuordnung der Nebengeschäfte ist aus Subventionssicht wichtig, um eine Quersubventionierung zu vermeiden. Die Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) legt fest, dass die Betriebskosten- und Leistungsrechnung auf die Organisation und die Angebote des Unternehmens auszurichten ist<sup>7</sup>. Dieser Grundsatz ist relevant für den Ausweis der Nebenerlöse und Nebengeschäfte, welcher wie folgt zu verbessern ist:

###### Empfehlung 1

Der Ausweis der an die BBA erbrachten Leistungen als Nebenerlös der abgeltungsberechtigten Sparte RPV erfolgt bisher nicht korrekt. Da der Anteil mehr als 10 % der Ressource beträgt sind die Leistungen als Nebengeschäft zu führen<sup>8</sup>. Die an RAILplus und BDWM erbrachten Dienstleistungen werden nicht mit den Produktionsmitteln des abgeltungsberechtigten RPV erarbeitet. Obwohl der Anteil an der Ressource geringer als 10 % ist, wird eine Zuordnung der Leistungen als Nebengeschäft empfohlen. Im Einzelfall entscheidet das BAV zudem über die Zuordnung von Angeboten, Erlösen und Nebenerlösen zu abgeltungsberechtigten Sparten<sup>9</sup>.

Klassifikation <sup>10</sup>	Niedrig	Mittel	Hoch
------------------------------	---------	--------	------

BBA, RAILplus und BDWM sind inskünftig in der KLR separat als Kostenträger darzustellen und wie folgt auszuweisen:

- Die Betriebsführung für den BBA ist als Nebengeschäft auszuweisen.
- Die Leistungen welche gegenüber dem "farbigen Bähnli", BDWM und RAILplus erbracht werden, sind konsistent als Nebengeschäft darzustellen. Nach Bedarf können diese auf einen Kostenträger zusammengefasst werden.

<sup>7</sup> Art. 13 Abs. 1 Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (SR 742.221; RKV).

<sup>8</sup> Art. 16 Abs. 3 RKV.

<sup>9</sup> Art. 29 Abs. 9 ARPV.

<sup>10</sup> Die Klassifikation der Feststellung basiert auf einer subjektiven Einschätzung der Revision BAV und berücksichtigt die Wesentlichkeit wie auch die Dringlichkeit der Umsetzung der Empfehlungen. Die Wesentlichkeit berücksichtigt quantitative (z.B. finanzielle Auswirkungen) und qualitative Faktoren (z.B. Eintretenswahrscheinlichkeit).

### 3.1.2 Bruttoausweis

#### Sachverhalt

Diverse Erlöse, insbesondere gegenüber dem BBA, RAILplus und BDWM, werden in der KLR 2015 als Minusaufwände erfasst, sodass die Kosten netto dargestellt werden. Die Erlöszuscheidung beträgt je nach Fall zwischen TCHF 8 und rund TCHF 472.

#### Beurteilung

Der Bruttoausweis ist wie folgt zu verbessern. Dies kann relevant sein um z.B. bei der Berechnung von Kennzahlen vergleichbare Daten zu erhalten.

#### Empfehlung 2

Die Darstellung dieser teilweise wesentlichen Erlöse verstösst gegen das Bruttoprinzip und gegen das Gesetz<sup>11</sup>. Der Grundsatz der Klarheit wird damit verletzt.

Klassifikation	Niedrig	Mittel	Hoch
----------------	---------	--------	------

Der Ausweis der betroffenen Positionen hat in der KLR künftig nach dem Bruttoprinzip zu erfolgen.

### 3.2 Quersubventionierung

**Prüfungsfrage:** Gibt es Anzeichen von Quersubventionierungen im Zusammenhang mit den Nebenerlösen?

#### 3.2.1 Anwendung Vollkostenprinzip

#### Sachverhalt

Die WSB hat den im Zusammenhang mit dem BBA tatsächlich entstandenen Direktionsaufwand der Jahre 2007 und 2013 ermittelt, welcher sich gemäss diesen Erhebungen auf 28,4 % (2007) bzw. 26,29 % (2013) beläuft (in % des gesamten Direktionsaufwandes).

Der gesamte Direktionsaufwand 2015 beträgt gemäss KLR TCHF 2'720. Der dem BBA effektiv gemäss Rahmenvereinbarung in Rechnung gestellte Direktionsaufwand 2015 ist TCHF 472. Die Höhe dieses Betrages wird anhand des Betriebsaufwandes des BBA errechnet und beträgt hiervon 2,65 %.

#### Beurteilung

Das Leistungs- und Verursacherprinzip sowie das Prinzip der Vollkostenrechnung wurde bezüglich der Verrechnung der Direktionsaufwendungen an den BBA seit mehreren Jahren nicht eingehalten<sup>12</sup>. Es wird eine nicht erlaubte Quersubventionierung vermutet<sup>13</sup>:

<sup>11</sup> Art. 4 Abs. 1 RKV.

<sup>12</sup> Art. 13 Abs. 1 RKV.

<sup>13</sup> Art. 13 Abs. 1 RKV.

### Empfehlung 3

Für rev ist die verwendete Umlage auf Grundlage des Betriebsaufwandes nicht nachvollziehbar. Aufgrund der vorgenommenen Erhebungen aus den Jahren 2007 und 2013 ist zu vermuten, dass die WSB dem BBA auf Grundlage des anteilmässigen Direktionsaufwand einen deutlich höheren Betrag in Rechnung hätte stellen müssen. Mit den von WSB errechneten Sätzen würde sich ein anteilmässiger Aufwand von TCHF 772 (Basis 28,4 %) bzw. TCHF 715 (Basis 26,29 %) ergeben. Die Fakturierung der Direktionsaufwendungen wäre, je nach Berechnungsgrundlage, TCHF 300 (28.4 %) bzw. TCHF 243 (26.29 %) höher ausgefallen als die verrechneten TCHF 472. Gestützt auf den vorliegenden Informationen (es liegen keine aktuelleren Berechnungen vor) wird daher eine bedeutende Quersubventionierung zulasten des abgeltungsberechtigten RPV vermutet.

Klassifikation	Niedrig	Mittel	Hoch
----------------	---------	--------	------

Unter Berücksichtigung der bevorstehenden strukturellen Veränderung ist eine aktuelle Leistungserhebung für BBA vorzunehmen, welche die vom BBA beanspruchten Ressourcen bestmöglich abbildet. Die Umlage der Direktionsaufwendungen hat aufgrund der Erhebung zu Vollkosten zu erfolgen. Dementsprechend sind neue Rahmenvereinbarungen zu erstellen.

### 3.2.2 Effektive versus pauschale Kostenverrechnung

#### Sachverhalt

Die WSB hat der RAILplus pauschal Buchführungsarbeiten für drei Quartale (April bis Dezember 2015) in Höhe von TCHF 7.5 in Rechnung gestellt. Es existiert keine schriftliche Grundlage für die Kostenverrechnung.

Gemäss Anhang 8 zur Vereinbarung „Betriebsführung – Fahrausweiskontrolle in den fahrplanmässigen Kursen der BBA“ zwischen dem BBA und der WSB dürfen die zu verrechnenden Kontrollstunden maximal 3'500 betragen. Im Jahr 2015 sind insgesamt 4'143 Kontrollstunden von der WSB durchgeführt und verrechnet worden. Dies entspricht einer Abweichung von 18 %. Gemäss Vereinbarung können Abweichungen des Leistungsumfanges von maximal +/- 20 % vom Direktor in eigener Kompetenz vorgenommen werden. In solchen Fällen sind die Verwaltungsräte zu orientieren.

#### Beurteilung

Die erbrachten Buchführungsleistungen werden anhand einer Pauschale weiterverrechnet und nicht anhand eines Stundenaufschrieb. Es besteht daher die Gefahr, dass nicht der effektive Aufwand in Rechnung gestellt wird. Schriftliche Verträge sollen zudem die Basis für Verrechnungen darstellen. Für die Buchführung der RAILplus ist eine solche Grundlage nicht vorhanden.

Der Nachweis, dass die Abweichung der Kontrollstunden von 18 % innerhalb der möglichen Bandbreite dem Verwaltungsrat mitgeteilt worden ist, konnte nicht erbracht werden.

#### Empfehlung 4

Die Kostenverrechnungen an RAILplus haben nach effektivem Aufwand zu erfolgen um eine Quersubventionierung zu vermeiden<sup>14</sup>. Abweichungen bei den Kontrollstunden sind zudem wie vertraglich vorgesehen zu genehmigen.

Klassifikation	Niedrig	Mittel	Hoch
----------------	---------	--------	------

- a) Für die Buchführung der RAILplus ist eine schriftliche Grundlage zu schaffen, welche eine Umlage nach effektivem Aufwand sicherstellt.
- b) Das Vorgehen bezüglich abweichender Kontrollstunden, welche für BBA erbracht werden und im Vertrag festgelegt sind, ist einzuhalten. Vom Direktor bewilligte Abweichungen sind durch den Verwaltungsrat zu genehmigen und im Verwaltungsratsprotokoll festzuhalten.

### 3.3 Wirtschaftlichkeitsaspekt

**Prüfungsfrage:** Wird dem Wirtschaftlichkeitsaspekt Rechnung getragen?

#### Sachverhalt

Die zu Revisionszwecken eingereichte KLR weist einen Lokführerkostensatz von CHF 78.55 pro Stunde aus. Es wurde zudem eine interne Aufstellung ausgehändigt, welche den Kostensatz nach Bereinigung der ausserordentlichen Aufwände (Aufbau der Überzeit, Personalausleihe, Ausbildungs- und Rekrutierungskosten, Umlagen inklusiv PK-Sanierung) aufzeigt. Dieser beläuft sich auf CHF 72.47. Gemäss erhaltenem Benchmark-Reporting 2015 der RAILplus wird über 10 Transportunternehmen ein durchschnittlicher Lokführersatz von CHF 74.26 ausgewiesen.

Die BDWM und WSB erstellen Einsatzverträge für den vorübergehenden Einsatz von BDWM Personal bei der WSB. Aus solchen Verträgen gehen je nach Arbeitnehmer und anwendbarer Lohnklasse die Stundensätze hervor. In vorgelegten Fällen betragen diese CHF 60.45 oder CHF 68.15, zusätzlich einer Tagespauschale von CHF 80 pro effektiven Einsatztag und allfällige Zulagen.

#### Beurteilung

Der Lokführersatz der WSB gemäss KLR ist höher als der Median gemäss Benchmarkreporting und je nach Einsatzvertrag auch höher als die von der BDWM verrechneten Stundensätze. Die Gründe für diese Unterschiede sind vielschichtig und erlauben daher keine abschliessende Aussage zur Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung bezüglich der Lokführersätze der WSB. Um den wirtschaftlichen Mitteleinsatz der Subventionen sicherzustellen<sup>15</sup> ist aber ein kontinuierlicher Vergleich mit den vorhandenen Benchmarks vorzunehmen und Möglichkeiten der Kosteneinsparungen sind zu evaluieren.

## 4. Stellungnahme und Schlussbemerkungen

Wir danken den Beteiligten für die gute und kooperative Zusammenarbeit. Die notwendigen Auskünfte wurden zuvorkommend und ausführlich erteilt.

Am 27. Oktober 2016 hat eine Zwischenbesprechung stattgefunden. Teilgenommen haben XXXXXXXXXXXX, Leiter Finanzen, XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, Leiter Controlling, Herr Pascal Stirnimann, Leiter Revision BAV, Herr Pierre-Yves Rognon, Co-Revisor, Frau Daniela Spada, Mandatsleiterin. Besprochen wurden die Feststellungen. Die WSB ist mit den Sachverhalten im Bericht einverstanden.

Zum Bericht hat die WSB am 9. März 2017 folgende Stellungnahme eingereicht:

<sup>14</sup> Art. 13 Abs. 1 RKV.

<sup>15</sup> Art. 1 Abs. 1 lit. a Subventionengesetz (SR 616.1; SuG).



*Generell ist die WSB mit den Empfehlungen einverstanden und ist gewillt diese umzusetzen.*

*Wir möchten nochmals festhalten, dass sich diese Revision auf die Kosten- und Leistungsrechnung beschränkt hat. Die Finanzbuchhaltung weist keine Mängel auf. Das Testat der Revisionsstelle ist uneingeschränkt.*

*Zur Empfehlung 3 (Fakturierung des Direktionsaufwands an BBA, Seite 7/9):*

*Aktuell verrechnet die WSB aufgrund der vertraglichen Basis mit der BBA anstatt der Vollkosten eine Pauschale, was ein Mangel ist.*

*Wir sind der Meinung, dass die Leistungserhebungen 2007 und 2013 nicht mit den Aufwandzahlen 2015 kombiniert werden dürfen um eine Annäherung für die effektiven Vollkosten 2015 abzuschätzen. Die so ermittelte Zahl vermittelt unseres Erachtens ein falsches Bild, da wesentliche Aufwände, die in den Jahren 2014 und 2015 bei der Direktion neu angefallen sind, nicht den Aufwandschlüsseln 2007 und 2013 entsprechen. Gemäss einer ersten Berechnung (Erstellung nach den Revisionsarbeiten des BAV's) kommen wir auf eine mögliche Differenz zwischen Vollkosten und fakturiertem Betrag von ca. TCHF 150.*

*In einer zweiten Berechnung haben wir die Direktionsaufwände 2013 mit dem Aufwandschlüssel 2013 multipliziert. Die so ermittelte Differenz zwischen dem pauschal abgerechneten Betrag mit der BBA (TCHF 503) und den möglichen Vollkosten (TCHF 611) entspricht TCHF 108.*

*Im Gegensatz zu den von der BAV-Revision beurteilten Zahlen von TCHF 243 bzw. TCHF 300 kommen wir in unserer Beurteilung auf Differenzen die mehr als die Hälfte tiefer liegen.*

*Die Empfehlungen zum Ausweis des Nebengeschäftes (Empfehlung 1) und zum Bruttoausweis (Empfehlung 2) werden mit der Berichterstattung zum Jahr 2016 (Einreichung der Unterlagen per Mitte März 2017) und mit der RPV Offerte 18/19 (Einreichung Ende April 2017) umgesetzt.*

*Die Empfehlung 4 a) wird in Zusammenarbeit mit RAILplus AG bis Ende 2017 umgesetzt. Der Empfehlung 4 b) soll in Zukunft Rechnung getragen d.h. beide Verwaltungsräte sollen über Abweichungen bis +/- 20% in Kenntnis gesetzt werden.*

Die beigelegte Empfehlungsübersicht (vgl. Anhang 1) ist innerhalb von 30 Tagen unterzeichnet einzureichen. Die Empfehlungen sind mit konkreten Massnahmen, inkl. Angabe der Zuständigkeiten und Fristen, zu ergänzen. Die Massnahmen müssen angemessen sein, um die Empfehlungen umzusetzen. Rev behält sich vor, weitere Massnahmen zu verlangen.

Die zeitgerechte und umfassende Umsetzung der Massnahmen ist zu gewährleisten und wird zu einem späteren Zeitpunkt überprüft.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Ittigen, 13. März 2017

Bundesamt für Verkehr

Revision

Pascal Stirnimann, Sektionschef Revision

Daniela Spada Albert, Mandatsleiterin

**Anhang:**

Anhang 1 - Empfehlungsübersicht (inkl. Termine und Zuständigkeiten)