

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
Herr Bundesrat
Albert Rösti
3003 Bern

1. November 2023

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 16. August 2023 wurden die Kantonsregierungen zum Vernehmlassungsverfahren betreffend den Verordnungsänderungen zur Revision des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetzes, PBG) und Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für diese Gelegenheit und äussert sich wie folgt:

Aus Sicht des Regierungsrats wurden mit dem vorliegenden Entwurf die Reformziele des revidierten PBG erfolgreich in der neuen ARPV (nARPV) umgesetzt. Die Integration der Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) in die Neustrukturierung der nARPV tragen zu einer besseren Übersichtlichkeit bei.

Zu den einzelnen Artikeln

Zu Art. 4 Abs. 2 lit. a nARPV

Der Regierungsrat begrüsst die Aufnahme dieses Passus. Er interpretiert den Wortlaut so, dass die Transportunternehmungen nun in Absprache mit den Bestellern die Möglichkeit haben, auf Reserven zurückzugreifen.

Zu Art. 7 nARPV

Der Verzicht auf die Einschränkung bei einer Parallelerschliessung gemäss Art. 6. Abs. 1 lit. b. alte ARPV wird ausdrücklich begrüsst, weil die Abgrenzung im Mittelland bisher eine grosse Herausforderung war.

Zu Art. 8 Abs. 4 lit. a. nARPV

Die Formulierung "[...] dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt." macht aus Sicht des Regierungsrats keinen Sinn. Wenn es aus Kapazitätsgründen notwendig ist, müsste auch eine genügende Auslastung vorliegen, sonst ist die Kapazität nicht massgebend.

Antrag zur Umformulierung

Lit. a *"[...] dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist oder eine genügend hohe Wirtschaftlichkeit vorliegt."*

Wie das Bundesamt für Verkehr richtig festgestellt hat, muss die Definition für das Überangebot neu vorgenommen werden. Aus Sicht des Regierungsrats ist in dieser noch zu erarbeitenden Richtlinie besonderes Augenmerk auf die Unterscheidung zwischen Bus und Bahn zu richten. Zudem sind die höheren Takte in den Agglomerationen besser zu berücksichtigen.

Zu Art. 63 Abs. 2 nARPV

Es ist zu prüfen, ob mit dem Wechsel des Beginns der Abschreibedauer von der kommerziellen Nutzung zur betrieblichen Nutzung die Region, in der die Fahrzeuge zuerst eingesetzt werden, nicht überdurchschnittlich belastet wird. Dies kann besonders bei grösseren Fahrzeugflotten der Fall sein, wie sie die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in den nächsten Jahren in Betrieb nehmen wird.

Zu Art. 5 Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)

Die Klärung der Grob- und Feinerschliessung wird begrüsst und schafft weitere Klarheit in den Definitionen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Jean-Pierre Gallati
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

z.K. an

- finanzierung@bav.admin.ch



KANTON
APPENZEL INNERRHODEN

Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Appenzell, 23. November 2023

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. August 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes und zur Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst die vorgelegte Totalrevision der ARPV und die Anpassungen der übrigen Verordnungen. Die Revision bringt klarere Verantwortlichkeiten und effizientere Verfahren im regionalen Personenverkehr und die Änderungen sind nachvollziehbar. Zu einzelnen Artikeln der Verordnung hat die Standeskommission folgende Bemerkungen:

1. Art. 5 Abs. 3 nARPV: Koordination zwischen BAV und Kantonen

Die beiden Wörter «pro Linie» im Satz «*Betrifft die Bestellung mehrere Kantone, so einigen sie sich auf einen federführenden Kanton pro Linie...*» soll gestrichen werden, da dies wenig praxisnah erscheint. Es hat sich in der Ostschweiz in den letzten Jahren bewährt, wenn sich die Kantone auf einen federführenden Kanton für sämtliche Linien einigen, der die Gesamtkoordination übernimmt. Für die Transportunternehmen ist es vorteilhafter, wenn sie einen klaren Ansprechpartner auf Seiten der Kantone haben.

2. Art. 8 Abs. 4 lit. a nARPV: Umfang des bestellten Angebots

Gemäss Bundesamt für Verkehr muss die Definition für das Überangebot (vom Bund nicht mitfinanziertes Angebot) neu vorgenommen werden. Die Standeskommission würde es begrüssen, wenn künftig nur noch die Wirtschaftlichkeit für die Definition des Überangebots massgebend ist. Bei genügender Wirtschaftlichkeit soll der Bund eine Taktverdichtung mitfinanzieren, auch wenn sie nicht allein aus Kapazitätsgründen notwendig ist.

Die Formulierung ist entsprechend anzupassen: «*...dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt.*»

Sollte weiterhin am Kriterium der Auslastung festgehalten werden, müssen für Bahn- und Buslinien unterschiedliche Mindestnachfragewerte definiert werden, denn aufgrund der unterschiedlichen Gefässgrössen bei Bahn und Bus ist es nicht richtig, den gleichen Massstab anzuwenden.

3. Art. 65 nARPV: Abgabe der Jahresrechnung

Der Zeitpunkt für die Einreichung der Unterlagen 30 Tage nach der Generalversammlung ist aus der Sicht der Standeskommission für den Bestellprozess zu spät. Die Einreichung zur IST-Rechnung muss spätestens per Ende April erfolgen, denn gemäss Art. 65 Abs. 1 lit. c muss die Linienerechnung erst innert 30 Tagen nach der Generalversammlung abgegeben werden. Für die Beurteilung der Offerte, welche von den Transportunternehmen jeweils bis 30. April einzureichen ist, sind die Detailunterlagen zur letzten IST-Rechnung jedoch von grosser Bedeutung. Entsprechend sollte der Termin auf den 30. April festgesetzt werden. Dies unabhängig davon, ob die Generalversammlung die Jahresrechnung bereits genehmigt hat.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 17. November 2023

Eidg. Vernehmlassung; Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV); Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. August 2023 unterbreitet das eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Bericht zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes und die Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) bis zum 1. Dezember 2023 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er begrüsst die vorgelegte Totalrevision der ARPV und die Anpassungen der übrigen Verordnungen. Die Revision bringt klarere Verantwortlichkeiten und effizientere Verfahren im regionalen Personenverkehr. Die Änderungen sind nachvollziehbar. Zu einzelnen Artikeln der ARPV hat der Regierungsrat folgende Bemerkungen:

Art. 5 Abs. 3 nARPV: Koordination zwischen BAV und Kantonen

Die beiden Wörter "pro Linie" im Satz *"Betrifft die Bestellung mehrere Kantone, so einigen sie sich auf einen federführenden Kanton ~~pro Linie~~..."* soll gestrichen werden, da dies wenig praxisnah erscheint. Es hat sich in der Ostschweiz in den letzten Jahren bewährt, wenn sich die Kantone auf einen federführenden Kanton für sämtliche Linien einigen, der die Gesamtkoordination übernimmt. Für die TU ist es vorteilhafter, wenn sie einen klaren Ansprechpartner auf Seiten der Kantone haben.

Art. 8 Abs. 4 Bst. a nAPRV: Umfang des bestellten Angebots

Gemäss BAV muss die Definition für das Überangebot (vom Bund nicht mitfinanziertes Angebot) neu vorgeommen werden. Der Regierungsrat würde es begrüssen, wenn künftig nur noch die Wirtschaftlichkeit für die Definition des Überangebots massgebend ist. Bei genügender Wirtschaftlichkeit soll der Bund eine Taktverdichtung mitfinanzieren, auch wenn sie nicht alleine aus Kapazitätsgründen notwendig ist. Die Formulierung *"...dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende ~~Auslastung und~~ Wirtschaftlichkeit vorliegt"* ist entsprechend anzupassen. Sollte weiterhin am Kriterium Auslastung festgehalten werden, müssen für



Bahn- und Buslinien unterschiedliche Mindestnachfragewerte definiert werden, denn aufgrund der unterschiedlichen Gefässgrössen bei Bahn und Bus ist es nicht richtig, den gleichen Massstab anzuwenden.

Art. 65 nARPV: Abgabe der Jahresrechnung

Die Einreichung der Unterlagen 30 Tage nach der GV ist für den Bestellprozess ein zu später Zeitpunkt. Die Einreichung der Unterlagen zur IST-Rechnung muss spätestens per Ende April erfolgen. Denn gemäss Art. 65 Abs. 1 Bst. c muss die Linienerefolgsrechnung erst innert 30 Tagen nach der GV abgegeben werden. Für die Beurteilung der Offerte (einzureichen von der TU jeweils bis 30. April) sind die Detailunterlagen zur letzten IST-Rechnung jedoch von grosser Bedeutung. Entsprechend sollte der Termin auf den 30. April festgesetzt werden. Dies unabhängig davon, ob die GV die Jahresrechnung bereits genehmigt hat.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Liestal, 28. November 2023

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG)
Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Basel-Landschaft bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum rubrizierten Geschäft und nimmt wie folgt Stellung:

Die Anpassung der Verordnung ist breit abgestützt und die Kantone waren bei der Erarbeitung involviert. Der Kanton Basel-Landschaft hat daher keine grundlegenden Einwände gegen die neue ARPV. Die Aufhebung der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) und die Integration in die neue ARPV wird begrüsst.

In den Vernehmlassungsunterlagen des Bundes fehlt allerdings das normalerweise vorhandene Kapitel zu den Auswirkungen auf den Bund, die Kantone und die Gemeinden. Es finden sich auch keinerlei Angaben zu möglichen Folgekosten. Es ist vorliegend nicht abschätzbar, welche Auswirkungen die geplanten Anpassungen allfällig auf die Kantone haben werden.

Wir beantragen daher, dass die Unterlagen mit einem Kapitel zu den Auswirkungen (minimal finanziell und personell) ergänzt wird.

Sollten die Anpassungen finanzielle oder personelle Auswirkungen auf die Kantone zur Folge haben, wird beantragt, dass die Unterlagen den Kantonen noch einmal unterbreitet werden.

Bei der Prüfung der neuen ARPV haben wir folgende Punkte festgestellt:

- **Grundsätzliche Gültigkeit auch für Ortsverkehr**

Zur Vereinfachung der Vereinbarungen zwischen den Bestellern und den Transportunternehmen wäre es aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft wünschenswert, dass die Bestimmungen gem. ARPV auch für die Linien des Ortsverkehrs gelten, sofern keine anderslautende Vereinbarung abgeschlossen wird. Damit wäre der Bestellprozess etc. und insbesondere der Umgang mit den Reserven gleich geregelt wie im Regionalen Personenverkehr (RPV).

- **Art. 8 ARPV Umfang des bestellten Angebots**

Um festzustellen, ob ein Überangebot vorliegt, wäre eine griffigere Definition anzustreben. Die in Art. 8 genannten Parameter lassen einen grossen Spielraum. Wie definiert sich beispielsweise eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit?

- **Art. 31 Abs. 4 ARPV und erläuternder Bericht**

Von Seiten der Kantone besteht ein grosses Bedürfnis, an der Datenbanklösung des Bundes zu partizipieren. So müssten die TU die Daten nur noch an einer Stelle erfassen und die Besteller wären immer auf dem gleichen Stand. Von Seiten der Kantone ist es aber wichtig, dass auch die Linien des Ortsverkehrs über dieses zentrale Tool erfasst und ausgewertet werden können. Es ist daher wünschenswert, diese Anforderung an geeigneter Stelle festzuhalten.

- **Art. 54 ARPV, Antragsstellung**

Es geht nicht aus dem Artikel hervor, wer einen entsprechenden Antrag stellen darf.

- **Art. 55 ARPV, Umwandlungs- oder Sistierungsvereinbarung**

Es geht aus der ARPV nicht hervor, ob nur die Kantone gemeinsam oder auch ein einzelner Kanton seine Darlehen umwandeln oder sistieren können bzw. kann. Ein entsprechender Hinweis würde hier Rechtssicherheit schaffen. Weiter ist nicht klar, was mit Umwandlung genau gemeint ist. Die Zuweisung in die Reserven, Umwandlung in Aktienkapital?

Wir bitten Sie hiermit, unsere aufgeführten Anliegen zu berücksichtigen.

Hochachtungsvoll



Monica Gschwind
Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Kopie an

- KöV, (office@koev.ch)
- Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr, (peter.fueglistaler@bav.admin.ch)



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation - UVEK
Herr Albert Röstli
Bundesrat
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

*Elektronische Zustellung
finanzierung@bav.admin.ch*

Basel, 14. November 2023

Regierungsratsbeschluss vom 14. November 2023

Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV); Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. August 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Der Regierungsrat unterstützt die Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs. Die Integration der bestehenden Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) in die neue ARPV begrüssen wir. Die Zusammenfassung der beiden Verordnungen führt zu einer besseren Übersichtlichkeit der Regelungen im regionalen Personenverkehr. Dazu dienen auch die verschiedenen Präzisierungen, die mit der Revision vorgenommen werden.

2. Anmerkungen zu den einzelnen Änderungsvorschlägen

Art. 36 Kennzahlen und systematischer Vergleich der bestellten Angebote

Als flächenmässig kleiner Kanton, der nur bei wenigen Transportunternehmen Leistungen bestellt, begrüsst der Kanton Basel-Stadt die Einführung eines schweizweiten Benchmarkings sehr. Gemäss den Erläuterungen wird das Benchmarking zunächst nur für Dieselbus- und Bahnlinien anwendbar sein. Der Regierungsrat fordert deshalb nachdrücklich, dass Tram- und Elektrobuslinien schnellstmöglich darin aufgenommen werden. Werden nur Bahn- und Dieselbuslinien beurteilt, finden mehr als die Hälfte der vom Kanton Basel-Stadt bestellten RPV-Linien und keine einzige Linie der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) Aufnahme im Benchmarking, wodurch dieses den angestrebten Nutzen nicht entfalten kann. Zusätzlich bittet der Regierungsrat Basel-Stadt darum, das System so auszugestalten, dass auch Kennzahlen der Linien des Ortsverkehrs darin aufgenommen und ausgewertet werden können.

Art. 42 Berechnung der Kantonsbeteiligungen, sowie Anhänge 2 und 3

Aus Sicht des Regierungsrats Basel-Stadt verpasst es der Bund, im Zuge der vorliegenden Revision die Berechnung der Kantonsbeteiligung zu überprüfen und führt die bestehende Regelung unreflektiert weiter. Bei den strukturellen Voraussetzungen ist zu berücksichtigen, dass diese grundsätzlich über den Lastenausgleich des NFA ausgeglichen werden. Die bestehende Regelung steht im Widerspruch zu den NFA-Grundsätzen (Trennung von Aufgabenteilung und Umverteilung via Finanzausgleich). Die grossen Unterschiede der Kantonsbeteiligungen sind in diesem Zusammenhang nicht nachvollziehbar.

Vor diesem Hintergrund erachtet es der Kanton Basel-Stadt als angebracht, die bestehende Formel anzupassen und die Unterschiede der Kantonsbeteiligungen zu reduzieren. Insbesondere ist der tiefe Mindestanteil der Kantonsbeteiligung von derzeit 20% bei geringer Bevölkerungsdichte zu erhöhen. Dies zumal insbesondere in dicht besiedelten Gebieten mehr Linien des Ortsverkehrs ohne jegliche Bundesbeteiligung bestellt werden. Dadurch tragen Kantone mit hoher Bevölkerungsdichte zusätzliche Kosten für ÖV-Angebote, die zu einer Attraktivitätssteigerung des gesamten öffentlichen Verkehrs – und damit auch zu einer höheren Nachfrage im regionalen Personenverkehr – führen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne Herr Oliver Biedert, oliver.biedert@bs.ch, Tel. 061 267 78 89, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

RRB Nr.: 1234/2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

15. November 2023

**Vernehmlassung des Bundes: Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern bedankt sich für die Möglichkeit, sich im Rahmen der Vernehmlassung zur im Betreff genannten Vorlage äussern zu dürfen.

Die Einbindung der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) in die entsprechenden Bundesverordnungen über die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs (ARPV) sowie über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) begrüsst der Regierungsrat. Ebenso unterstützt er die Kompetenzdelegation an das BAV, Richtlinien zur Präzisierung der gesetzlichen Vorgaben in den subventionierten Bereichen des öffentlichen Verkehrs erlassen zu dürfen.

Der Regierungsrat begrüsst ferner die Schaffung einer Datenplattform zur Vereinfachung des zweijährigen Bestellverfahrens. Um Doppelspurigkeiten bei den Transportunternehmen zu vermeiden, sollen die Daten über eine Schnittstelle nutzbar gemacht werden. Die Umsetzung erfordert einen beträchtlichen zeitlichen Vorlauf. Deshalb sind zwingend Informationen zu den technischen Anforderungen notwendig. Der Regierungsrat des Kantons Bern bittet den Bund daher, diese benötigten Informationen frühzeitig bekannt zu geben.

Des Weiteren unterstützt der Regierungsrat ausdrücklich die Aufnahme des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a. Er interpretiert den Wortlaut dahingehend, dass die Transportunternehmungen in Absprache mit den Bestellern die Möglichkeit haben, für ungedeckte Kosten auf Reserven zurückzugreifen.

Nach Artikel 8 Absatz 4 der ARPV wird zur Beurteilung der Mitfinanzierung durch den Bund für Angebote, die über den Stundentakt hinaus verdichtet werden, nebst der Nachfrage neu auch die Wirtschaftlichkeit miteinbezogen. Die Bemessungskriterien der Wirtschaftlichkeit sollen erst

später in einer Richtlinie festgelegt werden. Dadurch können jedoch die Auswirkungen einer solchen Regelung zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilt werden. Der Regierungsrat würde es daher begrüssen, wenn die Bemessungskriterien unter Einbezug der Stakeholder transparent festgelegt würden.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner insbesondere auch in der Beilage «Anträge zu den einzelnen Artikeln» eingebrachten Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Philippe Müller
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Beilagen

- Anträge zu den einzelnen Artikeln



Beilage: Anträge zu den einzelnen Artikeln

1. Anträge zur Verordnungen über die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

1.1 Zu Artikel 3

1.1.1 Antrag 1

Der Ortsverkehr ist unter Artikel 3 Buchstabe c als eigene Sparte aufzuführen oder unter Buchstabe c Ziffer 3 wie folgt zu ergänzen: «*die nicht vom Bund mitbestellten Linien des Regional- und Ortsverkehrs sowie die weiteren bestellten Angebote*».

Begründung

Die vorgeschlagene Gliederung berücksichtigt nur die Bedürfnisse des Bundes, nicht jedoch diejenigen der Kantone, die Linien des Regionalen Personenverkehrs (RPV) sowohl mit wie auch ohne Mitfinanzierung durch den Bund sowie Linien des Ortsverkehrs bestellen. Unter Punkt 1 wird die gemeinsame Bestellung von Bund und Kantonen speziell erwähnt. Entsprechend wäre bei Punkt 3 zu erwähnen, dass diese Finanzierungen ohne Mitfinanzierung des Bundes erfolgen. Die Unterscheidung zwischen Ortsverkehr und weiteren bestellten Angeboten würde Klarheit bezüglich des Ortsverkehrs schaffen.

1.1.2 Antrag 2

Kantone und Gemeinden sollen weiterhin Bestimmungen, die für den RPV vorgesehen sind, für weitere bestellte Leistungen als verbindlich erklären können. Der bisherige Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) ist in geeigneter Form in die «neue» ARPV zu überführen.

Begründung

Viele Transportunternehmen erbringen sowohl Leistungen für den RPV wie auch für weitere bestellte Leistungen (insbesondere Ortsverkehr). Die Trennung zwischen den vom Bund mitfinanzierten RPV-Angeboten und weiteren bestellte Leistungen ist bei der Offerterstellung noch nicht abschliessend geklärt. Zudem kann es sein, dass der Bund die RPV-Leistungen nicht vollumfänglich finanziert, sondern ein Teil durch die Kantone getragen werden muss (Überangebote).

Angebote können während des Bestellprozesses zwischen (von Bund mitfinanziertem) RPV und weiteren bestellten Leistungen wechseln. Auch die Überangebote werden erst bei Finanzierung festgelegt.

Ein möglichst einheitlicher Bestellprozess für den RPV und die weiteren bestellten Leistungen ist deshalb sowohl aus TU-Sicht, wie auch aus Sicht der Bestellerkantone erwünscht. Die explizite Erwähnung, dass die Kantone und Gemeinden auf ARPV-Vorgaben verweisen können, sollte deshalb beibehalten werden.

1.1.3 Antrag 3

Auf die Verwendung des Begriffs «Betriebskostenrechnung» ist zu verzichten und Buchstabe b grundsätzlich neu zu formulieren.

Begründung

Gemäss der Vorlage ist vorgesehen, dass die Transportunternehmen zukünftig ihre Jahresrechnungen nach Swiss GAAP FER erstellen müssen. Zahlreiche Probleme sind in der Vergangenheit daraus entstanden, dass die Plan- und IST-Linienrechnungen nach unterschiedlichen Standards erstellt wurden. Für einen transparenten Vergleich der Offerten mit den IST-Rechnungen sind deshalb künftig beide Rechnungen auf demselben Rechnungsstandard zu erstellen. Der Begriff Betriebskostenrechnung suggeriert eine Betriebsbuchhaltungsberechnung, die von den ordentlichen Finanzbuchhaltungsrechnungen abweichen kann. In der Vergangenheit haben insbesondere kalkulatorische Kosten, die in einer Betriebskostenrechnung verbreitet sind, Probleme verursacht.

1.2 Zu Artikel 8

In Artikel 8 sind die Absätze 5 und 6 abzutauschen und unter Absatz 7 nur die Absätze 2-5 zu erwähnen.

Begründung

Der Bund will gemäss Artikel 8 Absatz 7 Angebote nicht abgelden, die über den Angebotsumfang nach den Absätzen 2-6 hinausgehen. Absatz 5 definiert die Möglichkeit einer Abweichung davon. Wenn davon Gebrauch gemacht wird, wird von den Kantonen im Grundsatz erwartet, dass der Bund mitfinanziert.

1.3 Zu Artikel 10

Die Einbindung der Qualitätsberichte in die Angebotsvereinbarungen ist aus unserer Sicht nicht zweckmässig. Der Einbezug der Qualitätsberichte sollte sich alleine auf die Zielvereinbarungen beschränken.

Begründung

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen und mit der Einführung der Zielvereinbarungen sollten die Qualitätsberichte nur noch in die Zielvereinbarungen einfließen.

1.4 Zu Artikel 28

Die Finanzierung, respektive Kostenanerkennung von historischem Rollmaterial ist gemäss der bisherigen Praxis über die Anerkennung von Eigenleistungen oder Beiträge an Stiftungen oder Vereine als abgeltungsberechtigte Kosten sicherzustellen.

Begründung

Gemäss Artikel 28 Absatz 1ter des Personenbeförderungsgesetzes sollen Kosten von historischem Rollmaterial als abgeltungsberechtigte Kosten in die Planrechnungen anerkannt werden. Im erläuternden Bericht wird zu Artikel 28 der ARPV festgehalten, dass diese Abgeltungen nur mittels Bestellung von regelmässigen und fahrplanmässigen Angeboten mit historischen Fahrzeugen erfolgen kann. Diese Interpretation teilen wir nicht. Die Lösung entspricht nicht der gelebten und sinnvollen Praxis und ist aus Sicht des ordentlichen fahrplanmässigen Angebots auch nicht erwünscht. Denn demnach wären nur historische Fahrzeuge abgeltungsberechtigt, wenn sie regelmässig und fahrplanmässig verkehren.

Der Erhalt von historischem Rollmaterial in fahrtauglichem Zustand ist jedoch durchaus erwünscht und deren gelegentlicher Einsatz für Sonderfahrten im Sinne einer ÖV-Marketingmassnahme auch zweckmässig. Ein regelmässiger und fahrplanmässiger Einsatz von historischem Rollmaterial im RPV ist jedoch nicht praktikabel und eine fixe Bestellung von «historischen Angeboten» wird vom Kanton Bern abgelehnt. Einerseits sind historische Fahrzeuge für den fahrplanmässigen Einsatz im RPV nicht ausreichend leistungsfähig. Andererseits entsprechen sie nicht den Anforderungen bezüglich Kundeninformation oder Komforteinrichtungen. Zudem stellen sich rechtliche Fragen, beispielsweise betreffend die Einhaltung der BehiG-Konformität.

Die heutigen «Historic»-Angebote basieren auf viel Freiwilligenarbeit. Ein regel- und fahrplanmässiger Einsatz von historischem Rollmaterial kann mit Freiwilligenarbeit nicht mehr sichergestellt werden. Die Einbindung in die ordentliche RPV-Bestellung würde einen deutlichen Kostenanstieg verursachen. Verschärfend käme hinzu, dass im fahrplanmässigen Einsatz voraussichtlich auch die ordentlichen Tarife gelten müssten. Diese liegen deutlich unter den aktuellen Preisen für historische Fahrten.

Das heutige «Finanzierungsmodell» mittels Eigenleistungen oder über Beiträge an Vereine und Stiftungen hat bisher gut funktioniert. Die Einbringung von Artikel 28 Absatz 1ter in die parlamentarische Diskussion zum Personenbeförderungsgesetz wurde dadurch ausgelöst, dass das BAV die bisherige Praxis der Anerkennung von Kosten für historisches Rollmaterial als abgeltungsberechtigte Kosten in Frage gestellt hat. In der parlamentarischen Diskussion war die Mehrheit der Ansicht, dass die Unterstützung von historischem Rollmaterial und die Berücksichtigung dieser Kosten in den RPV-Offerten zweckmässig und gerechtfertigt ist. Leider wurde die Diskussion im Weiteren stark auf die Bestellung fokussiert. Dies obschon verschiedene Voten explizit die Beibehaltung der bisherigen Praxis als zweckmässig erachtet haben und keine Bestellung von historischen Zügen gefordert wurde.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass Artikel 28 Absatz 1ter PBG im Sinne des Parlamentsbeschlusses mit einer indirekten Unterstützung gemäss bisheriger Praxis umgesetzt werden kann. Die Transportunternehmen sollen sämtliche Leistungen (sowohl Sachleistungen wie finanzielle Beiträge), die sie im Zusammenhang mit historischem Rollmaterial erbringen, in den Plan- und IST-Rechnungen der RPV-Offerten transparent aus- und nachweisen. Diese Kosten sollen im Sinne einer selbsterbrachten oder eingekauften Marketingmassnahme unter den Marketingkosten ausgewiesen werden. Die Zweckmässigkeit und Angemessenheit dieser Kosten sollen im Rahmen der Offertverhandlungen geprüft werden. Es soll aber keine explizite Bestellung erfolgen, wann und wo das historische Rollmaterial verkehren soll. Die Züge müssen weiterhin ausserhalb des fahrplanmässigen Angebots und mit eigener Tarifhoheit verkehren können.

1.5 Zu Artikel 29

Artikel 29 Absatz 3 ist in der Praxis kaum umsetzbar. Eine Formulierung im Sinne eines guten Kosten-Nutzen-Verhältnisses des Angebotsausbaus erscheint zweckmässiger.

Begründung

Artikel 29 Absatz 3 sieht vor, dass das BAV – nach der Zuteilung der Mittel auf die Kantone – noch verfügbare Mittel für Angebote einsetzt, die den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöhen. Diese Formulierung ist in der Praxis schwierig umzusetzen. Die Bestrebung, dass mit Angebotsverbesserungen der ÖV-Anteil am Modal-Split verbessert werden kann, besteht jederzeit. Häufig ist jedoch nur abschätzbar, welche Nachfragewirkung ein Angebotsausbau bewirkt. Wie gross dabei der Umsteigeeffekt ist, ist jedoch kaum nachprüfbar.

1.6 Zu Artikel 31 Absatz 3 Buchstabe d

Die in der Praxis vorgesehene Umsetzung von Artikel 31 Absatz 3 Buchstabe d ist zu verdeutlichen.

Begründung

Offerten müssen nach Artikel 31 Absatz 3 Buchstabe d nicht mehr zwingend einen Mittelfristplan enthalten. Neu soll darauf verzichtet werden können, wenn der Mittelfristplan durch die Zielvereinbarung abgedeckt ist. Die vorgesehene praktische Umsetzung ist für uns jedoch aufgrund möglicher zeitlicher Überschneidungen noch unklar. Wird im Rahmen eines Bestellverfahrens nicht die ganze Periode durch eine Zielvereinbarung abgedeckt, wäre nach unserer Einschätzung zwingend ein Mittelfristplan einzureichen.

1.7 Zu Artikel 30

Artikel 30 Absatz 4 ist dahingehend zu präzisieren, dass es sich bei der Einreichung der Offerten um aktualisierte Planrechnungen (Offerten) handelt.

Begründung

Für die ausgeschriebenen Linien sind während der Abschreibungsdauer aktualisierte Planrechnungen (Offerten) einzureichen.

1.8 Zu Artikel 34

Auf die Verwendung des Begriffs «Betriebskostenrechnung» ist zu verzichten.

Begründung

Für die Begründung vergleichen Sie bitte Ziffer 1.1.3

1.9 Zu Artikel 34

Die in Artikel 34 erwähnten Begriffe «Ressourcen der abgegoltenen Sparten» (vgl. Absatz 2) sowie «produktionsmässig eigenständig erbrachte[n] Leistungen» (vgl. Absatz 3) sind zu verdeutlichen und klarer zu definieren.

Begründung

Die oben erwähnten Begriffe sind per dato nicht verständlich definiert und werden unterschiedlich interpretiert. Entsprechend sind Artikel 34 Absatz 2 und Absatz 3 gemäss Vorlage nicht eindeutig abgrenzbar. Die Begrifflichkeiten zu den Nebenerlösen und Nebengeschäften sind deshalb verständlich zu definieren.

1.10 Zu Artikel 37

Artikel 37 Absatz 3 ist wie folgt anzupassen:

«Das BAV hört für die Prüfung die beteiligten Kantone und die betroffenen Unternehmen an. ~~Es berücksichtigt bei der Prüfung insbesondere unterschiedliche Finanzierungskosten der Investitionen.~~ Lassen sich die abweichenden Kennzahlen nicht rechtfertigen, so fordert es das Unternehmen zu einer Anpassung der Offerte an das Niveau der Kennzahlen vergleichbarer Unternehmen auf.»

Begründung

Durch die Prüfung soll das BAV eine hinreichende Begründung für Abweichungen erhalten. Falls die unterschiedlichen Finanzierungskosten effektiv ein Grund für Abweichungen sind, wird dies aus der Prüfung ersichtlich werden. Eine spezielle Erwähnung der Finanzierungskosten im Artikel sind deshalb nicht notwendig.

1.11 Zu Artikel 38 Absatz 2

Artikel 38 Absatz 2 ist dahingehend zu präzisieren, dass er sich ausschliesslich auf ausgeschriebene Linien bezieht.

Begründung

Artikel 38 Absatz 2 verweist auf Artikel 26, worin Zielvereinbarungen nach einer Ausschreibung geregelt werden. Dass sich Artikel 38 Absatz 2 jedoch *ausschliesslich* auf ausgeschriebene Linien bezieht, geht aus der aktuellen Formulierung nicht klar genug hervor.

1.12 Zu Artikel 38 Absatz 4

Artikel 38 Absatz 4 ist zu präzisieren und eine Formulierung gemäss nachfolgendem Vorschlag zu prüfen:

«Die für mehr als ein Jahr vereinbarten Abgeltungen des Bundes und der Kantone stehen unter dem Vorbehalt der Budgetgenehmigung. ~~Werden die Abgeltungen in der Folge reduziert, so sind die Unternehmen berechtigt, das Angebot in Absprache mit den Bestellern entsprechend anzupassen.~~ Stehen in der Folge die finanziellen Mittel nicht im ursprünglich vorgesehenen Umfang zur Verfügung, müssen die Offerten und somit das Angebot neu verhandelt werden.»

Begründung

Eine Abgeltungsreduktion bedingt immer die Anpassung der Offerten und der Angebotsvereinbarungen und somit auch allfällige Angebotsanpassungen.

1.13 Zu Artikel 39

Die Formulierung bezüglich Nachkalkulierung ist zu präzisieren.

Begründung

Die Formulierung in Artikel 39 Absatz 1 ist unklar. Es ist nicht verständlich, ob mit der Formulierung gemeint ist, dass die Abgeltungen nicht auf Basis der Planrechnungen (Offerten), sondern im Nachhinein aufgrund der IST-Rechnungen geleistet werden.

1.14 Zu Artikel 47

Die Berechnung des Vergleichsniveaus des nationalen direkten Verkehrs (NDV) ist zu erläutern und Artikel 47 Buchstabe b hinsichtlich «Erlösniveau» allenfalls zu präzisieren.

Begründung

Das Erlösniveau des NDV soll mit einem vorgegebenen Modell berechnet werden. Die Berechnung des massgebenden Erlösniveaus sollte ausgeführt werden.

1.15 Zu Artikel 59

Auf die Verwendung des Begriffs «Betriebskostenrechnung» ist zu verzichten.

Begründung

Für die Begründung vergleichen Sie bitte Ziffer 1.1.3

1.16 Zu Artikel 65

Die Einreichung der Unterlagen 30 Tage nach der Generalversammlung ist für den Bestellprozess ein zu später Zeitpunkt. Die Einreichung der Unterlagen zur IST-Rechnung muss spätestens per Ende April erfolgen.

Begründung

Gemäss Artikel 65 Absatz 1 Buchstabe c muss die Linienerfolgsrechnung erst innert 30 Tagen nach der Generalversammlung abgegeben werden. Für die Beurteilung der Offerte sind die Detailunterlagen zur letzten IST-Rechnung jedoch äusserst zentral. Entsprechend sollte der Abgabetermin auf den 30. April festgesetzt werden. Dies unabhängig davon, ob die Generalversammlung die Jahresrechnung bereits genehmigt hat.

2. Anträge zum Anhang 1 ARPV: Gliederung der Planrechnung sowie der Linienerfolgsrechnung

2.1 Ausweis nach Fahrzeugtypen (Ziffer 4)

Der Ausweis der Kosten sollte auf der zweiten Stufe nach «Betrieb und Unterhalt», «Abschreibungen» und «Zinsen» und erst auf der dritten Stufe unterteilt nach den Fahrzeugtypen erfolgen.

Begründung

Die im Hinblick auf die Datenplattform vorgesehene Vereinheitlichung der Plankostenrechnungen begrüssen wir. Der Kanton Bern arbeitet seit einigen Jahren mit dem elektronischen Datenimport der Offertzahlen und muss bereits heute die Plankostenrechnungen für den Datenimport standardisieren. In den nun vorgesehenen Vorgaben bezüglich Kostendetaillierungsgrad, wonach die Kosten nach Fahrzeugtypen als massgebliche Kostenposition angegeben werden sollen, erkennen wir eine grosse Schwierigkeit bezüglich einem effizienten Datenimport und insbesondere einer brauchbaren Datenauswertung. Aufgrund der grossen Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge wie auch dem unterschiedlichen Einsatz der Fahrzeuge im Plan und im IST wird die Datenerfassung massiv aufgebläht und dadurch eine vernünftige Datenauswertung erschwert.

Als Besteller interessiert den Kanton primär die Entwicklung der gesamten Betriebs- und Unterhaltskosten, Abschreibungen und Zinsen. Die Aufteilung nach Fahrzeugtypen hilft in der Folge, die Kostenveränderungen eingrenzen zu können. Die Kategorisierung respektive Hierarchisierung ist deshalb anzupassen.

2.2 Ausweis Abgeltungen (Ziffer 5)

Gutgeschriebene Gewinne aus Nebengeschäften (Ziffer 5.1) und finanzielle Beteiligungen des Unternehmens an der Deckung der ungedeckten Kosten (Ziffer 5.2) sind keine Abgeltungen und deshalb separat aufzuführen.

Begründung

Der Begriff Abgeltungen sollte ausschliesslich für vom Bund, Kanton, Gemeinden oder anderen öffentlichen Organen bestellte Leistungen verwendet werden. Sämtliche anderen «Erträge» sollten nicht als Abgeltungen betitelt und deshalb auch in der Planrechnung sowie der Linienerfolgsrechnung separat aufgeführt werden.

3. Antrag zu Artikel 5 der Verordnung über die Personenbeförderung

Die Definitionen der Grob- und Feinerschliessung sollen gegenüber der aktuell gültigen Regelung unverändert bestehen bleiben, die bisherige Praxis folglich beibehalten werden.

Begründung

In Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe a ist dargelegt, dass eine Linie als Feinerschliessung definiert wird, falls die Haltestellen nicht mehr als rund 1.5 km von Haltestellen der Linien entfernt sind, die der Groberschliessung dienen und falls der Haltestellenabstand klein ist. Bisher bezog sich die Distanz auf 1.5 km von Knotenhaltestellen der Groberschliessung.

Als Folge der vorgeschlagenen Neuregelung würden Ortschaften, welche in einer Distanz von jeweils 1.5 km durch periphere Buslinien erschlossen werden, als groberschlossen gelten.



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

PAR COURRIEL

Département de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Monsieur Albert Rösti

Conseiller fédéral

Palais fédéral Nord

3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 20 novembre 2023

2023-937

Modifications d'ordonnances découlant de la révision de la loi sur le transport de voyageurs / Révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) - Consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par lettre du 16 août 2023 vous avez mis en consultation publique la révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) ainsi que les modifications de différentes ordonnances découlant de la révision de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) acceptée par le Parlement le 16 décembre 2022. Cette révision de la LTV visait notamment à clarifier les responsabilités et à rendre les procédures plus efficaces dans le domaine du transport régional de voyageurs (TRV).

Le Conseil d'Etat de Fribourg soutient le principe de cette réforme et les adaptations proposées dans la présente consultation. Nous émettons toutefois les remarques suivantes :

1. Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)

- > Art. 31 Présentation des offres et art. 65 sur les comptes annuels : ces articles prévoient que l'OFT fixe la forme de la transmission par les entreprises de transport (ET) de l'offre et des documents pour la vérification des comptes ; le rapport explicatif précise également que « les offres et les comptes effectifs doivent désormais être soumis de manière uniforme par les ET (nouvelle plate-forme de données) ». Nous saluons la création d'une plate-forme de données centralisées qui sera très utile et demandons que les cantons puissent y avoir accès.
- > L'art. 7, qui concerne les conditions d'indemnisation, supprime la condition de desserte multiple (al. 1), ce qui nous semble être une bonne chose.
- > Art. 8 Étendue de l'offre de prestations commandée : dorénavant la section la plus chargée d'une ligne (actuellement la section la moins chargée) sera prise en compte ; cela correspond à la pratique actuelle et cette adaptation est la bienvenue.
- > L'art. 24 rend les conventions d'objectifs obligatoires, ce que nous saluons.

- > Le rapport mentionne que l'art. 25 de l'ancienne OITRV qui concerne le contenu de la convention d'objectifs est abrogé car les dispositions sont reprises dans l'article 31a ter de la LTV. Nous n'avons cependant pas trouvé ces dispositions dans cet article de la nouvelle LTV.
- > Art. 25 Exceptions : le rapport précise que la nouvelle LTV prévoit explicitement à l'article 31a des cas exceptionnels dans lesquels il n'est pas nécessaire de conclure une convention d'objectifs ; nous ne les avons pas trouvés. Par ailleurs nous nous demandons ce que signifie le passage suivant du rapport « Let. d: d'autres cas particuliers sont envisageables, par exemple pour les ET ou les offres de prestations avec des modes de financement particuliers (entre autres le domaine financé sur la base des dépenses du ZVV [Zürcher Verkehrsverbund]) » ; il convient de clarifier ce que signifie « le domaine financé sur la base des dépenses du ZVV » afin que nous puissions nous prononcer sur de telles exceptions.
- > Art. 44 Offres de prestations d'importance nationale : nous prenons note de l'ajout de cet article qui dispose explicitement que la Confédération peut commander seule des offres d'importance nationale, sans la participation des cantons ; nous demandons toutefois que de telles commandes ne se fassent pas au détriment des prestations co-commandées avec les cantons.
- > Art. 47 Communautés tarifaires : nous prenons note que les recensements de la structure des titres de transport doivent obligatoirement être menés dans toutes les communautés tarifaires de transport, ce qui est déjà le cas pour la Communauté tarifaire intégrale du canton de Fribourg et de la Broye vaudoise (Frimobil).
- > Art. 56 Innovation : nous saluons le fait que l'aide à l'innovation ne bénéficie plus uniquement au TRV mais aussi au transport local, au transport grandes lignes et aux prestations sans fonction de desserte.
- > Annexe 3 : nous prenons notes que la participation du canton de Fribourg à l'indemnisation du TRV passe de 45 % à 46 %.

2. Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)

- > Art. 5 Délimitation entre maintien de la qualité des infrastructures et aménagement : dorénavant les investissements dans le transport de marchandise ne seront considérés comme des aménagements que s'ils impliquent des sillons supplémentaires (al. 1, let. d, et al. 2, let. a) ce afin de tenir compte du fait que, contrairement au transport de voyageurs, le transport de marchandises n'utilise généralement pas tous les sillons qui lui sont réservés. A ce sujet nous tenons à redire que la ligne ferroviaire Berne – Fribourg/Freiburg – Lausanne - Genève est saturée et qu'il est indispensable d'y réaliser de nouveaux tracés avant d'appliquer un principe d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs. Tant que des aménagements à l'infrastructures ne seront pas réalisés, la réservation sur cette ligne de sillons marchandises sous-utilisés doit passer après le transport de voyageurs.

3. Ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV)

- > Art. 56a Plateforme numérique commune de distribution : cet article concerne l'obligation pour les entreprises soumises au service direct d'adhérer à l'infrastructure de distribution commune (actuelle plateforme NOVA) Il ouvre l'accès à cette infrastructure et à la distribution de titres de transports publics à des tiers sans discrimination. Il convient d'introduire un principe de réciprocité (les entreprises qui bénéficient de cet accès devraient aussi ouvrir leurs données).

Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Didier Castella, Président



Didier Castella

Signature électronique qualifiée - Droit suisse

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Danielle Gagnaux-Morel

Signature électronique qualifiée - Droit suisse

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—

à la Direction du développement territoriale, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;
à la Chancellerie d'Etat.



Genève, le 15 novembre 2023

Le Conseil d'Etat

7324-2023

Monsieur Albert RÖSTI
Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
3003 Berne

Concerne : modifications d'ordonnances relatives à la révision de la loi sur le transport de voyageurs/révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons au courrier du 16 août 2023 que vous nous avez transmis concernant le sujet cité sous rubrique et nous vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance.

Nous avons pris connaissance des propositions concernant les modifications d'ordonnances découlant de la révision de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) / révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV).

Par la présente, nous souhaitons vous faire part de la position du canton de Genève sur différents points soulevés par cette consultation.

La nouvelle LTV va dans le sens des précédentes consultations déjà étudiées, telles que la "Guidance et directive sur la commande en TRV", "Prix de transfert des prestations intra-consortium dans les secteurs indemnisés" et "Imputabilité des coûts", et facilite leur mise en œuvre du point de vue législatif.

Nous notons avec satisfaction que les propositions d'adaptations de l'OITRV et des ordonnances sur le transport de voyageurs (OTV) et sur les concessions, la planification et le financement (OCPF), ainsi que l'abrogation de l'ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC), permettront de continuer à assurer un fonctionnement efficace et transparent du réseau ferroviaire suisse.

La répartition des tâches entre l'Office fédéral des transports (OFT) et les cantons est clarifiée et la coordination est améliorée sur plusieurs points.

Les mesures de la qualité (QMS) incombent dorénavant à l'OFT. L'introduction de nouvelles normes QMS et d'un outil de benchmark national des offres de prestations commandées est positif, car il permet de comparer et d'évaluer les entreprises de transport entre elles, notamment au niveau de leurs coûts, de gagner en efficacité, de mesurer la satisfaction des voyageurs et d'améliorer la qualité des prestations offertes.

L'imposition d'une norme comptable obligatoire dans la présentation des comptes pour toutes les entreprises de transport permettra d'obtenir une uniformisation des pratiques. Nous estimons qu'elle apportera davantage de transparence et fournira une image fidèle de la situation économique et financière de chaque entreprise.

L'abrogation de l'OCEC et la reprise de son contenu dans les deux dispositions OITRV et OCPF renforceront et clarifieront la surveillance et le contrôle des subventions, tant au niveau de la commande que suite à leur octroi.

Nous sommes également satisfaits de constater que les changements proposés n'engendreront pas de conséquence au niveau de l'indemnisation des coûts non couverts du trafic régional voyageurs par les cantons, les dispositions reformulées correspondant à la pratique actuelle.

Bien que cela soit déjà effectué par le canton de Genève, nous avons pris acte que les recensements des titres de transport deviendront désormais obligatoires avec l'introduction d'une nouvelle base légale claire (article 47 de la nouvelle OITRV), qui régit les tarifs des communautés tarifaires au regard des tarifs appliqués par le Service Direct.

En tant que canton proposant une offre de transport transfrontalière, nous apprécions la souplesse qu'apporte l'alinéa b de l'article 25 de la nouvelle OITRV, en ne contraignant pas les commanditaires étrangers à conclure des conventions d'objectifs. En effet, cela permet de tenir compte des contraintes nationales et légales instaurées dans les pays voisins.

Concernant le calcul des participations cantonales, nous approuvons la méthode de calcul des nouvelles participations cantonales pour la période 2025–2028, telle qu'elle figure dans les annexes 2 et 3 de la nouvelle OITRV.

En vertu de ce que nous avons mentionné précédemment, nous soutenons les grands principes de cette réforme et les adaptations proposées. La présente consultation n'appelle pas d'autres remarques de notre part et nous la préavisons favorablement.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :


Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :


Antonio Hodgers

Copie à : finanzierung@bav.admin.ch

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

An das Eidgenössische Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Glarus, 21. November 2023

**Vernehmlassung zur Verordnung zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /
Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs
(ARPV)**

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

1. Allgemeine Bemerkungen

Der Regierungsrat begrüsst im Grundsatz die Totalrevision der ARPV sowie die Anpassungen und Präzisierungen der übrigen Verordnungen. Ausdrücklich positiv wertet er die Aufhebung der Regelung betreffend Doppel- bzw. Mehrfachbedienung (bisheriger Art. 7 ARPV) sowie die Neuerung, wonach nur noch das meistbelastete Teilstück für die Bemessung des Angebots massgebend ist (Art. 8 Abs. 2 ARPV). Auf die Bestimmung des minimalen Querschnitts einer Linie kann damit verzichtet werden.

2. Zu Artikel 3; Begriffe

Kantone und Gemeinden sollen weiterhin Bestimmungen, die für den Regionalen Personenverkehr (RPV) gelten, auch für Bestellungen ohne Bundesbeteiligung als verbindlich erklären können. In Artikel 3 Buchstabe c ist der dritte Punkt wie folgt zu ergänzen: «Nicht vom Bund mitbestellte Linien des Regional- und Ortsverkehrs sowie weitere bestellte Angebote».

Die vorgeschlagene Gliederung berücksichtigt nur die Bedürfnisse des Bundes, nicht jedoch diejenigen der Kantone und Gemeinden. Die beiden Letztgenannten bestellen sowohl Linien des RPV mit als auch ohne Bundesbeteiligung. Zudem finanzieren die Kantone und Gemeinden auch Linien des Ortsverkehrs sowie weitere Angebote (z.B. touristische Linien) ohne Mitbeteiligung des Bundes. Unter Punkt 1 wird die gemeinsame Bestellung von Bund und Kantonen speziell erwähnt. Entsprechend ist unter Punkt 3 zu erwähnen, dass diese Finanzierungen ohne Bundesbeteiligung erfolgen. Damit werden die auf verschiedenen Ebenen bestellten Angebote mit und ohne Bundesbeteiligung klar unterscheidbar.

Antrag 1

Im Artikel 3 Buchstabe c ist unter Punkt 3 wie folgt zu ergänzen: «Nicht vom Bund mitbestellte Linien des Regional- und Ortsverkehrs sowie weitere bestellte Angebote».

3. Zu Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe a; Umfang des bestellten Angebots

Die Formulierung «...dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt» soll angepasst werden.

Wenn eine Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen notwendig ist, müsste auch eine genügende Auslastung vorliegen. Bei genügender Wirtschaftlichkeit soll der Bund eine Taktverdichtung auch mitfinanzieren, wenn sie nicht aus Kapazitätsgründen notwendig ist. Wir verweisen hier auch auf Ziffer 4.1.8 der Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes.

Wie das Bundesamt für Verkehr (BAV) richtig festgestellt hat, muss die Definition für das Überangebot (vom Bund nicht mitfinanziertes Angebot) neu vorgenommen werden. Wir würden es begrüßen, wenn künftig nur noch die Wirtschaftlichkeit anstelle der Mindestnachfrage für die Definition des Überangebots massgebend ist. Falls die Nachfrage weiterhin ein Kriterium für die Definition des Überangebots sein wird, müssen für Bahn- und Buslinien unterschiedliche Mindestnachfragewerte definiert werden. Generell sollten die Nachfragewerte für Bahn- und Buslinien differenziert werden. Der gleiche Massstab für Bahn- und Buslinien ist nicht zielführend.

Antrag 2

Die Formulierung soll wie folgt angepasst werden: «~~...dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt~~».

4. Zu Artikel 63; Abschreibungen und Wertberichtigungen

Die Rechnungslegung nach Swiss GAAP FER erscheint als zweckmässiger Standard. Wir begrüßen die Anpassung der Begrifflichkeit an Swiss GAAP FER. Die Interpretation des Begriffs «betriebliche Nutzung» im erläuternden Bericht ist nach unserer Einschätzung jedoch nicht korrekt.

Aus der Definition in Swiss GAAP FER schliessen wir, dass eine betriebliche Nutzung einer Nutzung innerhalb des Firmenzwecks bzw. der ordentlichen Geschäftstätigkeit bedeutet. Wir sind der Ansicht, dass die Definition in Swiss GAAP FER den Abschreibungsbeginn ab dem regulären Einsatz der Fahrzeuge mit Reisenden vorsieht. Ab diesem Zeitpunkt sind die Fahrzeuge der regelmässigen betrieblichen Abnutzung ausgesetzt und der Wertverzehr setzt ein. Das ist vergleichbar mit Test- und Qualifikationsaufwendungen von High-Tech-Maschinen in der Industrie. Bevor diese Maschinen in der Produktion eingesetzt und abgeschrieben werden, müssen aufwendige Qualifikationsverfahren durchlaufen werden.

Wenn Schienenfahrzeuge bereits ab dem Übernahmezeitpunkt abgeschrieben werden und nicht erst zum Zeitpunkt des kommerziellen Einsatzes bzw. der ordentlichen Geschäftstätigkeit, erhöht dies die Vorlaufkosten für ein neues Bahnangebot und reduziert die spätere finanzielle Nutzungsdauer. Problematisch dabei ist, dass die Vorlaufkosten oftmals nicht die gleichen Kantone finanzieren, wie die späteren Abschreibungskosten.

Antrag 3

Der Abschreibungsbeginn soll ab dem regulären Einsatz der Fahrzeuge mit Reisenden vorgesehen werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat

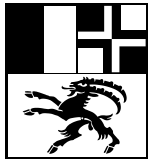


Benjamin Mühlemann
Landammann

Arpad Baranyi
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version):

- finanzierung@bav.admin.ch



Sitzung vom

28. November 2023

Mitgeteilt den

28. November 2023

Protokoll Nr.

923/2023

Eidg. Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /
Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenver-
kehrs (ARPV); Vernehmlassung an das Eidgenössische Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. August 2023 wurden die Kantone eingeladen, zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) Stellung zu nehmen. Besten Dank für diese Möglichkeit. Wir äussern uns nachfolgend im Allgemeinen (Ziff. I) sowie im Detail (Ziff. II) zu den Entwürfen der neuen Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV; SR 745.16; fortan nARPV) und der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11).

I. Generelles

Aus Sicht des Kantons Graubünden werden mit dem Entwurf der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (nARPV) die Reformziele des revidierten Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) grösstenteils umgesetzt. Insbesondere trägt die Integration der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) in die neue ARPV zu einer besseren Übersicht bei.

Dem Bundesamt für Verkehr (BAV) wird in verschiedenen Artikeln die Kompetenz erteilt, Details in Richtlinien zu regeln. Bedauerlicherweise sind diese Richtlinien nicht in der Vernehmlassungsvorlage enthalten. Begrüssenswert ist daher, dass das BAV im erläuternden Bericht (S. 7) in Aussicht stellt, bei allen noch zu erarbeitenden Richtlinien jeweils die Kantone sowie die Transportunternehmen (TU) einzubeziehen.

II. Detailbemerkungen

1. Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (nARPV)

Zu Art. 4 Abs. 2 Bst. a Abgeltung der ungedeckten Kosten

Nach dem neuen Art. 4 Abs. 2 Bst. a können Bund und Kantone unter anderem dann mit einem TU eine von den geplanten ungedeckten Kosten abweichende Abgeltung vereinbaren, wenn das Unternehmen einen Teil der ungedeckten Kosten selber trägt.

Der Kanton Graubünden begrüsst diese neue Bestimmung und versteht sie dahingehend, dass die Transportunternehmungen nun die Möglichkeit haben, in Absprache mit den Bestellern, auf die Reserven zurückzugreifen.

Zu Art. 6 Tarifausgleich

Die Regierung unterstützt Art. 6 nARPV (welcher dem früheren Art. 10 Abs. 1 aARPV entspricht), wonach Bund und Kantone dafür sorgen, dass die Tarife für gleichwertige bestellt Angebote im ganzen Land ungefähr gleich sind (Abs. 1) und dass erhöhte

Produktionskosten in geografisch oder aus anderen Gründen benachteiligten Landesgegenden nicht zu wesentlich höheren Tarifen führen (Abs. 2).

Nach Auffassung der Regierung sind die zulässigen Tarifaufschläge zukünftig auf höchstens 25 Prozent zu beschränken (Tarifkilometer statt effektive Streckenkilometer; in Graubünden sind die meisten Relationen auf einem Niveau von 140 Prozent [RhB; Vereinalinie ca. 200 Prozent, MGB bis ca. 300 Prozent] bzw. 150 Prozent [Bus] im Einzelreiseverkehr).

Gemäss dem erläuternden Bericht (S. 11) verzichtet der Bundesrat auf die Übernahme des bisherigen Art. 10 Abs. 2 aARPV, welcher die Einheimischentarife betrifft. Dies mit der Begründung, dass sich der Bund seit einigen Jahren nicht mehr an der Vergünstigung von Fahrausweisen für Einheimische beteiligen würde und dies auch nicht mehr vorsehe. Was zukünftig möglich bleibe – so der Bundesrat weiter – seien die noch bestehenden Einheimischentarife gestützt auf Art. 28 Abs. 4 PBG, die durch die Kantone alleine finanziert werden.

Diesbezüglich ist die Regierung der Auffassung: Solange nicht in der ganzen Schweiz einheitliche Tarife (1 Streckenkilometer = 1 Tarifkilometer) bestehen, müssen die allen Fahrgästen offenstehenden Substitutionsprodukte des damaligen Tarifs für Einheimische (Mehrfahrtenkarten mit Rabatten, VendaProfit, etc.) weiterhin vom Bund mitfinanziert werden. Eine Finanzierung allein durch die Kantone lehnt die Regierung ab.

Anträge

- Die zulässigen Tarifaufschläge dürfen max. 25 Prozent betragen;
- Die allen Fahrgästen offenstehenden Substitutionsprodukte des damaligen Tarifs für Einheimische (Mehrfahrtenkarten mit Rabatten, VendaProfit, etc.) sind vom Bund mitzufinanzieren.

Zu Art. 7 Abs. 1 (Abschnitt: Abgeltungsvoraussetzungen)

Der Kanton Graubünden begrüsst den Verzicht auf die Einschränkungen bei einer

Parallelerschliessung, wie sie bisher durch Art. 6 Abs. 1 Bst. b aARPV vorgegeben waren (Kriterium der Mehrfachbedienung/Doppellerschliessung). Die aktuell geltende Regelung (Art. 6 Abs. 1 Bst. b aARPV) ist oft mit sehr grossen Abgrenzungsschwierigkeiten verbunden.

Eine weitere Erleichterung sollte bei der heute strikten Grenze von 100 Personen geprüft werden, da Siedlungsgebiete, insbesondere im Berggebiet, temporär unter diese Grenze fallen. Deshalb sollte eine Ausnahmeregelung von z.B. fünf Jahren vorgesehen werden, damit die Linie weiterhin gemeinsam mit dem Bund bestellt werden kann. Alternativ kann auch Art. 5 Abs. 2 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) angepasst werden.

Beim neuen Buchstaben b (Linienabschnitte im Ausland) ist zu präzisieren, dass nicht nur bei den Bahn-, sondern auch bei Busangeboten für die gesamte Linie bis zum nächsten ausländischen öV-Knoten/Regionalzentrum eine vollständige Bestellung durch die Schweiz möglich bleibt (z.B. St. Moritz-Chiavenna oder Capolago-Porto Ceresio). Die Regelung muss zwingend für alle Verkehrsträger identisch sein.

Anträge

- Die heute strikte Grenze von 100 Personen ist zu prüfen. Es sollte, wenn die Einwohnerzahl darunterfällt, eine Ausnahmeregelung von z.B. fünf Jahren vorgesehen werden, damit die Linie weiterhin gemeinsam mit dem Bund bestellt werden kann.
- Art. 7 Abs. 1 Bst. b (Linienabschnitte im Ausland) ist hinsichtlich der Busangebote zu ergänzen.

Zu Art. 8 Abs. 4 Bst. a und Abs. 8 Umfang des bestellten Angebots

Die Formulierung: "... *dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt*", ist etwas missverständlich, da bei Kapazitätsproblemen wohl kaum eine ungenügende Auslastung vorliegt. Wir schlagen deshalb folgende Umformulierung vor: "...*dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist oder eine genügend hohe Wirtschaftlichkeit vorliegt.*"

Wie das Bundesamt für Verkehr (BAV) richtig feststellt, muss die Definition des Überangebots neu getroffen werden. Aus Sicht des Kantons Graubünden ist bei dieser noch zu erarbeitenden Richtlinie ein besonderes Augenmerk auf die Unterscheidung zwischen Bus und Bahn zu richten. Zudem sind die höheren Takte in den Agglomerationen besser zu berücksichtigen. Als Orientierung können die Richtwerte in der Verordnung über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden dienen (Anhang 1: Kantonale Richtwerte der abgeltungsberechtigten Angebotsstufen im öffentlichen Verkehr, VöV; BR 872.150).

Zusätzlich ist die Frage der Schülertransporte zu klären bzw. flexibel zu handhaben, analog den Bedarfskursen, damit die Synergien zwischen den normalen bzw. Schülerkursen weiterhin genutzt werden können.

Anträge

- Art. 8 Abs. 4 Bst. a umformulieren: "*...dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist oder eine genügend hohe Wirtschaftlichkeit vorliegt.*";
- Der Begriff des Überangebots ist in der noch zu erlassenden Richtlinie neu zu definieren;
- Für Agglomerationen soll eine höhere Anzahl Kurspaare berücksichtigt werden;
- Schülertransporte sind analog den Bedarfskursen flexibel zu handhaben.

Zu Art. 9 Abs. 1 Ermittlung der Nachfrage

Nach Art. 9 Abs. 1 dürfen bei der Ermittlung der Nachfrage nur die Querschnittsbelastung in der Verkehrsperiode Montag bis Freitag herangezogen werden. Dies benachteiligt Linien, welche viel Freizeit- und Tourismusverkehr aufweisen. Deshalb beantragt die Regierung, dass bei solchen Linien alternativ auch die Nachfrage Montag bis Sonntag zur Beurteilung herangezogen werden darf.

Antrag

- Art. 9 Abs. 1 ist dahingehend zu ergänzen, dass die Nachfrage bei Linien, die

viel Freizeit- und Tourismusverkehr aufweisen auch aufgrund der Querschnittsbelastung in der Verkehrsperiode Montag bis Sonntag ermittelt werden darf.

Zu Art. 27 Bonus-Malus-System

Mit der vorgesehenen neuen Regelung, wonach der Malus nicht mehr der Spezialreserve nach Artikel 36 PBG belastet werden darf, stellt sich die Frage, wie denn überhaupt eine Finanzierung eines Malus möglich sein soll; diese ist ja auch nicht über das Bestellverfahren erlaubt ist.

Antrag

- Es ist die Frage zu klären, wie der Malus finanziert werden kann.

Zu Art. 29 Finanzielle Vorgaben

Von der Aufhebung der Eigenkapitalverzinsung (Art. 15 aARPV) sind auch die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) bzw. die Kantone Wallis, Uri und Graubünden betroffen.

Die Regierung geht davon aus, dass vorerst der Aktionärsbindungsvertrag bis 2032 weiterhin gültig ist und auch nach dessen Erneuerung eine Klausel zur Eigenkapitalverzinsung möglich ist.

Zu Art. 43 Maximale jährliche Abweichung vom Bundesanteil

Art. 43 nARPV (entspricht Art. 29c aARPV) besagt, dass die jährliche maximale Abweichung vom Bundesanteil nach Art. 30 Abs.1 PBG maximal 5 Prozent betragen darf.

Es ist zu prüfen, ob diese Bestimmung aufzuheben ist, denn der Bund hat von Gesetzes wegen die Pflicht, 50 Prozent der RPV-Abgeltungen an den gemeinsamen Bestellungen mit den Kantonen zu leisten.

Antrag

- Art. 43 nARPV ist aufzuheben.

Zu Art. 47 Bst. b Tarifverbünde

Gemäss dem neuen Art. 47 Bst. b darf in Tarifverbünden das Erlösniveau höchstens 20 Prozent unter dem Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs (DV) liegen.

Diese starre Grenze wirft die Frage auf: Wie ist das nationale Niveau exakt definiert? Bekanntlich gibt es viele unterschiedliche tarifkilometrischen Aufschläge im DV, nicht nur bei den Privatbahnen und Postautolinien, sondern auch bei gewissen SBB-Strecken.

Wie bereits bei Art. 6 nARPV festgehalten, sollte zuerst ein Tarifausgleich vorgenommen werden. Es ist zu prüfen, ob Vorgaben zu den zulässigen tarifkilometrischen Aufschlägen im DV zu erlassen sind, damit eine einheitliche Tarifbasis überhaupt erst entsteht. Zudem wären noch die Grenze von 20 Prozent in den Tarifverbünden zu plausibilisieren sowie das Problem der Behandlung von sog. Ertragsausfällen im Fernverkehr, welche teilweise an die SBB geleistet werden, verbindlich zu lösen (Verbot von Ertragsausfallzahlungen an SBB Fernverkehr, welche die Verkehrserlöse der Verbunde schmälern).

Der Kanton Graubünden unterstützt den Vorschlag des BAV, die sachgerechte Verteilung der Einnahmen in den Tarifverbunden nachvollziehbar zu machen. Die dafür obligatorisch vorgesehenen Fahrausweisstrukturerhebungen sind aber teuer und bringen keinen Kundennutzen. Daher ist dafür eine andere wirtschaftlichere Erhebungsmethode vorzusehen.

Anträge

- Es sind Vorgaben zu den zulässigen tarifkilometrischen Aufschlägen im DV zu erlassen;
- Die Grenze von 20 Prozent ist zu plausibilisieren;
- Das Problem der Behandlung von sog. Ertragsausfällen im Fernverkehr ist

verbindlich zu lösen (Verbot von Ertragsausfallzahlungen an SBB Fernverkehr, welche die Verkehrserlöse der Verbunde schmälern).

- Für die Fahrausweisstrukturerhebungen sind wirtschaftlichere Erhebungsmethoden vorzusehen.

Zu Art. 63 Abs. 2 Abschreibungen und Wertberichtigungen

Nach Art. 63 Abs. 2 soll die Abschreibungsdauer neu mit der betrieblichen Nutzung beginnen, und nicht mehr – wie bis anhin – mit der kommerziellen Inbetriebnahme.

Die Regierung schlägt demgegenüber vor, dass die teilweise zu beobachtende unerfreuliche Verlängerung der Periode für Versuchsfahrten über die Pönale in den Lieferverträgen mit den Rollmaterialherstellern zu finanzieren ist.

Anträge

- Die Abschreibungsdauer soll mit der kommerziellen Inbetriebnahme beginnen;
- Die Zeit für nicht kommerzielle Versuchsfahrten ist über die Pönale in den Lieferverträgen mit den Rollmaterialherstellern zu finanzieren.

2. Änderungen der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)

Zu Art. 5 Erschliessungsfunktion

Die Regierung begrüsst grundsätzlich die Klärung der Grob- und Feinerschliessung.

Allerdings ist die Verschärfung in Abs. 2 Bst. a abzulehnen, wo es heisst, dass als Ortschaften Siedlungsgebiete gelten, in denen das ganze Jahr über *in einem Umkreis von höchstens 1,5 km* mindestens 100 Personen wohnen, statt der Formulierung "*in der Regel* nicht mehr als 1.5 km". Die Streichung der Wendung "in der Regel" verringert den heutigen Spielraum unnötig und ist nicht praxisgerecht (die zumutbare Fusswegdistanz ist eigentlich schon heute kleiner / Verdichtung der Siedlungsflächen infolge Bevölkerungswachstum).

Wie bereits oben bei Art. 7 nARPV erwähnt, ist zudem eine Flexibilisierung bei der notwendigen Anzahl Personen in Siedlungsgebieten zu prüfen: In Betracht zu ziehen ist beispielsweise eine Ausnahmeregelung von fünf Jahren, damit die Linie weiterhin gemeinsam mit dem Bund bestellt werden kann und die Gemeinde Zeit erhält, das Limit von 100 Personen wieder zu erreichen. Alternativ kann auch Art. 5 Abs. 2 VPB dahingehend angepasst werden, dass die Anzahl Personen von 100 auf 50 Personen gesenkt wird.

Anträge

- Art. 5 Abs. 2 Bst. a ist zu ändern: "in einem Umkreis von *in der Regel* nicht mehr als 1,5 km Radius";
- Die Anzahl Personen in Siedlungsgebieten ist auf 50 zu senken.

Zum Bestellverfahren im Allgemeinen

Die Regierung empfiehlt, die Fristen von Bestell- und Fahrplanverfahren besser aufeinander abzustimmen.

Der Fahrplanentwurf muss jedes Jahr im April erstellt werden. Das Bestellverfahren findet erst später statt. Somit greift das provisorische Fahrplanverfahren dem Bestellverfahren vor. Dies hat zur Folge, dass im Zeitpunkt der Erstellung des Fahrplanentwurfs die Finanzierung dieses Angebots noch nicht gesichert ist.

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anträge und Bemerkungen bedanken wir uns bestens und grüssen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, mit dem Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 5 décembre 2023

Modifications d'ordonnances découlant de la révision de la loi sur le transport de voyageurs / Révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) ; consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement jurassien accuse réception du courrier du 16 août 2023 relatif à l'objet susmentionné. Il vous remercie de lui donner la possibilité de prendre position sur cet important sujet.

D'une manière générale, le Gouvernement soutient la nécessité d'adapter les ordonnances en lien avec la réforme de la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) dont l'acte législatif a été adopté par le Parlement fédéral le 16 décembre 2022. Dans le même sens, l'abrogation de l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221) constitue une simplification que le Gouvernement salue.

S'agissant de l'ordonnance sur l'indemnisation du transport régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16), le projet de révision mis en consultation fait référence à de nombreuses directives de l'Office fédéral des transports (OFT). Le Gouvernement regrette que la plupart de ces directives ne sont pas encore disponibles et qu'elles n'ont de facto pas pu être soumises aux milieux intéressés dans le cadre de cette consultation. Le Canton du Jura demande que chacune des directives que l'OFT est appelé à réviser ou à élaborer fasse l'objet d'une consultation préalablement à son entrée en vigueur.

Concernant spécifiquement les modifications proposées dans le cadre de la présente consultation, le Gouvernement vous livre ci-dessous ses remarques et propositions d'amendements.

Art. 6 Équilibre tarifaire

La disposition figurant à l'al. 2 de l'art. 10 de l'OITRV actuelle du 11 novembre 2009 (aOITRV) n'est pas reprise dans le projet de nouvelle OITRV au titre que, selon le rapport explicatif, la Confédération ne participe plus depuis quelques années à la réduction tarifaire des titres de transport pour les indigènes et ne prévoit plus de le faire, le cas échéant laissant aux cantons seuls le soin de les financer. Or, cela est incorrect, car dans de nombreux cantons, dont le Jura, des réductions tarifaires dites « pour indigènes » sont accordées, par exemple sur les prix des cartes multicourses. Tous les voyageurs, sans exception, peuvent en bénéficier et la Confédération y contribue financièrement par le biais des indemnités. Historiquement, ces réductions sont liées aux facteurs de multiplication appliqués par les entreprises de transport (ET) aux kilomètres tarifaires par rapport aux kilomètres de ligne. Ce principe, en vigueur auprès de nombreuses ET, de surcroît avec des facteurs de majoration différents, est en contradiction avec l'al. 1 qui stipule que « (...) *les offres de prestations de mêmes valeurs soient offertes dans tout le pays à des tarifs comparables* ». Dans le canton du Jura, CarPostal calcule les kilomètres tarifaires à raison de 1,5x les kilomètres réels et les CFF tarifient les kilomètres entre Moutier et Granges-Nord à raison de 2x les kilomètres de ligne sous le tunnel de Granges, notamment.

Sur la base de ce qui précède et tant que l'équilibre tarifaire voulu par la Confédération conformément à l'al. 1 n'est pas appliqué dans les faits, la Confédération doit continuer de financer les réductions tarifaires locales. L'al. 2 de l'art. 10 de l'aOITRV doit ainsi être repris dans l'OITRV.

Proposition n° 1 : reprise de l'al. 2 de l'art. 10 de l'aOITRV

³ Les entreprises de transport peuvent offrir aux indigènes des tarifs réduits jusqu'à concurrence des tarifs pratiqués précédemment et en accord avec la Confédération et les cantons.

Art. 8 Étendue de l'offre de prestations commandée

La directive fixant les seuils de 18 paires de courses et de 500 voyageurs par jour sur la section la plus chargée a été édictée par l'OFT le 15 février 2008. La norme de référence en matière d'offre des transports publics était alors la cadence horaire, d'où les 18 paires de courses fixées. Depuis lors, et donc au cours des quinze dernières années, les transports publics se sont, fort heureusement, passablement développés. Aujourd'hui, le standard d'offre relève davantage de la cadence à la demi-heure, à tout le moins aux heures de pointe, voire même au quart d'heure sur certains axes et dans les grandes agglomérations. Les seuils fixés en 2008 ne paraissent ainsi plus d'actualité et la révision de l'OITRV constitue le moment opportun pour les adapter à la situation actuelle. Cette adaptation est d'autant plus nécessaire pour assurer la lutte contre le changement climatique, comme le prévoient les politiques publiques.

Sur la base de ce qui précède, il est proposé de relever de 50% le nombre de courses reconnues par l'OFT comme droit à l'indemnité pour une demande de 500 voyageurs par jour, soit 27 paires de courses.

Proposition n° 2 : adapter la directive de l'OFT du 15.02.2008, réf. 721.0/2008-02-14/111

La tablette figurant aux pages 2 et 3 est à adapter en partant du seuil d'une demande de 500 voyageurs donnant droit à 27 paires de courses. Une proposition d'échelle est remise en annexe. 1.

Par ailleurs, à l'al. 3 et pour lever toute ambiguïté quant à l'interprétation qui pourrait en être faite, la notion « *cadence horaire intégrale* » doit être remplacée par « *paires de courses quotidiennes* ». Cela permettrait aux commanditaires de disposer les paires de courses librement sur la journée, aux moments qu'ils jugent opportuns pour la clientèle. Ils pourraient ainsi par exemple proposer la cadence semi-horaire aux heures de pointe en lieu et place de certaines courses en heures creuses ou en soirée. Dans le même sens et pour les mêmes raisons, le Gouvernement propose de remplacer, à l'al. 4, le texte « (...) *de la cadence horaire* (...) » par « *de nn paires de courses quotidiennes* (...) », *nn* correspondant au seuil qui sera in fine fixé, en l'occurrence 27 si la proposition du Canton du Jura est retenue.

A l'al. 4, let. b, la notion « importants marchés supplémentaires » mériterait d'être précisée dans la mesure où le seuil à partir duquel un marché revêt un caractère important est différent selon les régions.

Proposition n° 3 : adapter l'art. 8 de l'OITRV

³ Il est possible de commander une offre de prestations de 27 paires de courses quotidiennes si la demande moyenne sur la section la plus fréquentée est au moins de 500 personnes par jour.

⁴ L'offre de prestations peut être étoffée au-delà de 27 paires de courses quotidiennes lorsque :

- a. (...)
- b. les objectifs de l'aménagement du territoire ou de la protection de l'environnement l'exigent, notamment lorsqu'il est possible d'acquérir d'importants marchés supplémentaires en proportion de la fréquentation usuelle de la ligne et la région qu'elle dessert.

Enfin, il conviendrait de préciser à quel type de transport s'applique cette directive, à savoir train et/ou bus, et cela autant dans l'art. 8 de l'OITRV que dans la directive que l'OFT devra élaborer.

Art. 9 Détermination de la demande

Pour définir l'offre reconnue, respectivement excédentaire, l'OFT se base sur la valeur de détermination de la demande figurant sur le document intitulé « Vue d'ensemble de l'offre Trafic régional de voyageurs (TRV) » que les ET remettent aux commanditaires avec leurs offres. Certaines entreprises, notamment CFF et CarPostal, reportent sur ce formulaire la demande constatée sur une période passée, en l'occurrence l'année N-1 par rapport à l'année N qui est celle au cours de laquelle sont élaborées les offres pour les années N+1 et N+2. Il en résulte un décalage de deux, respectivement trois ans, entre les valeurs relatives à la demande et les valeurs relatives à l'offre des années d'horaire avec lesquelles elles seront mises en relation, en l'occurrence les années N+1 et N+2.

La pratique des CFF et de CarPostal ne correspond par ailleurs pas à ce qui est demandé par l'OFT dont la Directive sur le formulaire d'offre du trafic régional des voyageurs, Formulaire d'offre TRV, référence tht / BAV-313.100-00009/00002/00003, stipule au dernier paragraphe du point 3.7 « Demande », que c'est « (...) *la charge moyenne quotidienne planifiée du lundi au vendredi, dans les deux directions, en nombre de personnes, (...)* » qu'il convient d'indiquer dans le formulaire d'offre TRV.

Afin d'éviter ce biais, il convient de faire figurer plus explicitement encore, en préambule du chapitre concerné dans la directive de l'OFT, que la demande reportée sur le formulaire « Vue d'ensemble de l'offre Trafic régional de voyageurs (TRV) » doit correspondre à la demande prévisible. Celle-ci serait ainsi par ailleurs en corrélation avec l'indemnité sollicitée par l'ET et qui figure sur ce même formulaire, elle-même basée sur la fréquentation prévisible qui a été prise en considération dans le calcul des recettes planifiées. A défaut et comme c'est le cas aujourd'hui, ce formulaire contient des données qui se réfèrent aux mêmes objets mais qui ne sont pas en corrélation ni en adéquation les uns avec les autres.

Proposition n° 4 : adapter la teneur du premier paragraphe de la rubrique « Charge des sections (TRV) : » du chapitre 3.7 « Demande » de la Directive sur le formulaire d'offre du trafic régional des voyageurs, Formulaire d'offre TRV, de l'OFT (réf. tht / BAV-313.100-00009/00002/00003).

En vertu de l'art. 7 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV), les fréquentations planifiées des sections d'une ligne les plus et les moins chargées, pour l'année d'horaire concernée, sont déterminantes pour l'offre. Pour définir l'offre, il faut tenir compte de la demande prévisible en TRV d'une ligne et non de la demande éventuelle d'une partie du trafic local d'une ligne.

Art. 15 Procédure de mise au concours

En lien avec la proposition formulée ci-après pour l'art. 19, le Gouvernement propose l'ajout d'une lettre supplémentaire à l'al. 1 précisant les critères sur lesquels se base l'évaluation, à savoir sur les coûts et les recettes prévus ou uniquement sur les coûts prévus.

A l'al. 1, le Gouvernement propose également d'ajouter une lettre supplémentaire précisant que les durées des conventions d'objectifs à signer à la suite de l'adjudication doivent être indiquées dans le dossier de mise au concours. Considérant la nouvelle durée des concessions proposée dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11), à savoir douze ans, il s'agira de signer deux conventions d'objectifs de six ans chacune ou trois de quatre ans chacune. La justification de cette suggestion est décrite ci-après dans les commentaires relatifs à l'art. 26.

Proposition n° 5 : compléter par les lettres suivantes la teneur de l'al. 1.

- g. l'indication selon que l'évaluation sera effectuée sur la base des coûts et des recettes prévus ou uniquement sur les coûts prévus ;
- h. les durées des conventions d'objectifs qui seront signées pendant la période de validité de la concession.

Art. 19 Rectification et évaluation des soumissions

L'al. 4 stipule que les commanditaires déterminent ensemble les bases de l'évaluation des soumissions. Considérant le titre de cet article, il peut être interprété que les commanditaires décident de la manière d'évaluer les soumissions une fois que celles-ci ont été déposées. Du point de vue du Gouvernement, la méthode d'évaluation doit figurer dans le dossier d'appel d'offre. Il préconise donc que cette disposition figure à l'art. 15, al. 1, conformément à la proposition n° 5 ci-devant.

Art. 26 Convention d'objectifs suite à une mise au concours

L'al. 1 ainsi formulé peut laisser supposer que, suite à une mise au concours, une seule convention d'objectifs est signée et valable pour toute la durée de la convention d'adjudication. Considérant la nouvelle durée des concessions proposée dans le cadre de la révision de l'OTV, cette convention d'objectifs unique serait valable douze ans. Considérant les modifications et évolutions du contexte général, du cadre légal, des horaires, du marché, des développements économique, démographique et d'aménagement du territoire, etc. pouvant intervenir dans un intervalle de douze ans, il est absolument indispensable de pouvoir adapter les objectifs durant la période de validité de la concession. Ainsi, cet article doit impérativement comporter une disposition précisant explicitement que, même suite à une mise au concours, les durées des conventions d'objectifs prévues à l'art. 24, al. 1 s'appliquent.

Proposition n° 6 : compléter le texte de l'al. 1.

¹ Suite à une mise au concours conformément à l'art. 32 LTV, l'OFT, les cantons participant et l'entreprise concluent une convention d'objectifs pour la durée fixée dans la décision d'adjudication, conformément l'art. 24, al. 1 OITRV, soit en principe pour une durée de quatre à six ans.

La ponctuation de l'al. 2 devrait être adaptée pour lever toute ambiguïté quant à son interprétation. En effet, ainsi formulée, cet alinéa peut laisser supposer que seuls les coûts peuvent être fixés pour les deux premières périodes d'horaire.

Proposition n° 7 : adapter le texte de l'al. 2.

² La convention d'objectifs fixe les coûts et les recettes, ou seulement les coûts, pour les deux premières périodes d'horaire, et règle les adaptations de ces montants en vue des années suivantes.

Art. 31 Présentation des offres

Il est proposé l'ajout d'une lettre à l'al. 3 en lien avec des projets spécifiques induisant des coûts supplémentaires, cela dans un souci de clarté et de transparence et dans le but de permettre une meilleure planification financière à moyen terme pour les commanditaires.

Proposition n° 8 : compléter l'al. 3.

- j. une description qualitative et quantitative de chaque projet spécifique pour lesquels des coûts ont été intégrés dans les offres contenant la justification du projet, sa durée, les coûts annuels prévisibles et les avantages économiques et/ou qualitatifs que l'entreprise entend en retirer.

A l'al. 5, dans les indications ou documents supplémentaires exigibles par les commanditaires, il est proposé d'ajouter « le marketing ».

Proposition n° 9 : adapter le texte de l'al. 5.

⁵ Les commanditaires peuvent exiger des documents supplémentaires, notamment des preuves quant aux conditions d'engagement du personnel et à l'état d'avancement de la mise en œuvre de la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand)¹¹, aux indications concernant le marketing, la vente et les points de vente, les offres de transport de bagages ainsi que le système et le niveau tarifaires.

Art. 41 Calcul de la clé de répartition intercantonale

Sur de nombreuses lignes, des courses partielles sont effectuées. De facto, la proportion des kilomètres effectivement parcourus dans un canton peut être sensiblement différente de la part de la longueur de la ligne se trouvant sur ce même canton. Ainsi, un canton en bout de ligne ayant une part importante des kilomètres sur son territoire mais peu de courses qui le desservent, verrait sa part au financement de la ligne être disproportionnée. La prise en compte du nombre de départs prévus à l'horaire ne suffit pas à compenser cet effet. Aussi, afin de lever ce biais, il est proposé de modifier dans les différents alinéas de cet article la notion de « *longueur de la ligne* » par « *kilomètres pondérés parcourus* » qui prendrait en considération la longueur de la ligne se trouvant dans le canton et le nombre de fois que ce tronçon est parcouru. A titre d'information, cette pratique est déjà appliquée pour certaines lignes.

Proposition n° 10 : adapter le texte des al. 2 et 4.

² Si les cantons ne peuvent pas se mettre d'accord sur une clé de répartition intercantonale, l'OFT la fixe en tenant compte des kilomètres parcourus sur le territoire du canton et de la desserte des stations.

⁴ La longueur de la ligne déterminant les kilomètres parcourus sur le territoire d'un canton se mesure à partir de la frontière cantonale. Les sections dépourvues de station desservant le canton en question ne sont pas comptées.

Art. 67 Dispositions transitoires

Il est précisé à cet article que les conventions d'adjudication actuelles sont assimilées, jusqu'à leur expiration, à des conventions d'objectifs au sens de l'art. 26 OITRV. Cette application paraît difficile à mettre en place pour ce qui concerne spécifiquement le canton du Jura dans la mesure où la

convention d'adjudication signée en 2023 suite à la mise au concours des lignes de bus en 2019 n'a absolument pas été conçue dans cette perspective et ne contient pas d'objectifs proprement dits. Aussi, cet article doit prévoir que, là où existent des conventions d'adjudication sans convention d'objectifs, les dispositions légales en vigueur au moment de l'ouverture de la mise au concours s'appliquent jusqu'au terme de la validité des conventions d'adjudication. A défaut, cela reviendrait à modifier les conditions-cadres de la mise au concours a posteriori ce qui ne paraît légalement pas admissible.

Proposition n° 11 : adapter la formulation de l'art. 67, al. 1.

¹ Les conventions d'adjudication actuelles restent en vigueur jusqu'à leur expiration ; le cas échéant et à défaut de l'existence de conventions d'objectifs, la Confédération et les cantons peuvent conclure des conventions d'objectifs avec les entreprises au sens de l'art. 26.

Annexe 1 Structuration du compte prévisionnel et du compte de résultat par ligne

Le Gouvernement salue l'uniformisation de la présentation des comptes de ligne. Cependant, il lui semble que certaines données pertinentes apportant de la transparence, et donc susceptibles de limiter les discussions avec les ET, doivent être exigées. Il s'agit notamment des éléments suivants :

- Point 4.5 : la distinction des coûts d'amortissement, d'entretien, de carburant et des autres coûts (p. ex. : assurances, plaques, etc.) pour les véhicules routiers et par catégorie de véhicules, et cela par analogie au point 4.4 relatif aux véhicules ferroviaires ; cela ne constitue en aucune manière une charge de travail ou une quelconque complication pour les ET disposant de ces informations de présenter ces données.
- Point 4.8 : en lien avec le point A5.4 de l'annexe de la directive OFT relative à l'imputabilité des coûts (réf. BAV-313.00-17/4) qui indique que les coûts de marketing « (...) *doivent être examinés de manière particulièrement critique* (...) », il apparaît opportun qu'elle soit scindée en sous-rubriques. A cet égard, le Gouvernement propose de nommer cette rubrique « marketing », terme plus général incluant les domaines qu'il s'agit de subdiviser en sous-rubriques. Enfin, au même titre que pour la remarque formulée au point 4.5 ci-dessus, les ET disposent de ces informations et cette ventilation ne demande aucune charge de travail supplémentaire tout en apportant davantage de transparence.

Proposition n° 12 : adapter la structuration du compte prévisionnel et du compte de résultat par ligne.

- 4.5 véhicules routiers, bateaux et installations à câbles par catégorie de véhicules :
- 4.5.1 exploitation et entretien,
 - 4.5.2 amortissements,
 - 4.5.3 intérêts,
 - 4.5.4 carburant,
 - 4.5.5 assurances, plaques et autres coûts ;
- 4.8. marketing :
- 4.8.1 charges de personnel pour le marketing,
 - 4.8.2 promotion, publicité, communication, partenariats, études de marché,
 - 4.8.3 points de vente,
 - 4.8.4. distribution :

Le Gouvernement jurassien vous remercie de prendre en compte ses propositions et vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Jacques Gerber
Président




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Annexe :

- Proposition de table de détermination de l'adéquation entre l'offre et la demande.

Copies :

- Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) ;
- Offices cantonaux des transports publics.

Annexe

Proposition de table de détermination de l'adéquation entre l'offre et la demande

Le tableau ci-dessous a été élaboré sur la base des principes suivants :

- Il faut une demande minimale de 32 voyageurs sur la section la plus chargée pour que la Confédération et les cantons assurent une desserte minimale de quatre paires de courses par jour, conformément à l'art. 8, al. 2 OITRV ;
- une demande de 500 voyageurs sur la section la plus chargée d'une ligne de bus donne droit à la reconnaissance de 27 paires de courses, soit 50% de plus qu'aujourd'hui ;
- une demande de 250 voyageurs sur la section la plus chargée d'une ligne de bus donne droit à la reconnaissance de 20 paires de courses, soit 54% de plus qu'aujourd'hui ; l'interpolation est linéaire vers le seuil supérieur de 500 voyageurs / 27 paires de courses et vers le bas, jusqu'à la desserte minimale de 4 paires de courses pour 32 voyageurs ;
- une demande de 2'000 voyageurs sur la section la plus chargée d'une ligne de bus donne droit à la reconnaissance de 53 paires de courses, soit 51% de plus qu'aujourd'hui ; l'interpolation est linéaire vers le bas jusqu'au seuil de 500 voyageurs / 27 paires de courses ;
- au-delà de 2'000 voyageurs, le nombre de paires de courses reconnues est augmenté de 50% par rapport à ce qui est en vigueur en 2023.

Demande	Nombre de courses selon directive OFT 2008	Nombre de courses proposées pour 2025	Nombre de courses suppl. en %	Demande	Nombre de courses selon directive OFT 2008	Nombre de courses proposées pour 2025	Nombre de courses suppl. en %
32	4	4	0%	500	18	27	50%
40	5	5	0%	550	19	28	47%
60	6	6	0%	600	20	29	45%
70	7	7	0%	650	20	30	50%
80	7	8	14%	700	21	30	43%
100	8	9	13%	750	22	31	41%
110	8	10	25%	1000	25	36	44%
130	9	11	22%	1250	28	40	43%
140	9	12	33%	1500	31	44	42%
150	10	13	30%	1750	33	49	48%
170	10	14	40%	2000	35	53	51%
180	11	15	36%	2250	37	56	50%
190	11	16	45%	2500	39	59	50%
200	11	17	55%	2750	41	62	50%
220	12	18	50%	3000	42	63	50%
230	12	19	58%	3500	45	68	50%
250	13	20	54%	4000	48	72	50%
260	13	20	54%	4500	51	77	50%
300	14	21	50%	5000	54	81	50%
320	15	22	47%	5500	57	86	50%
350	15	23	53%	6000	60	90	50%
400	16	24	50%	6500	63	95	50%
430	17	25	47%	7000	66	99	50%
450	17	26	53%	7500	69	104	50%
480	18	26	44%	8000	72	108	50%

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

finanzierung@bav.admin.ch

Luzern, 28. November 2023

Protokoll-Nr.: 1239

Verordnungsänderungen im Zusammenhang mit der Revision des Personenbeförderungsgesetzes sowie Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr, Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

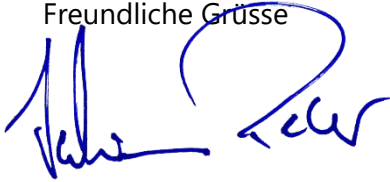
Mit dem Schreiben vom 16. August 2023 lädt das UVEK unter anderem die Kantonsregierungen ein, zu Verordnungsänderungen im Zusammenhang mit der Revision des Personenbeförderungsgesetzes sowie zu Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates fest, dass wir den vorgesehenen Verordnungsanpassungen mit den nachfolgenden Anträgen und Bemerkungen zur totalrevidierten ARPV zustimmen.

Unseres Erachtens sollte der Begriff «Transportunternehmen» (und nicht auf den allgemeineren Begriff «Unternehmen») beibehalten werden. Im Weiteren gilt es die minimale Wirtschaftlichkeit von Linien direkt in der Verordnung zu definieren (Art. 7). Zudem ist die Tabelle mit den Grundlagen zur Zahl der Kurse gemäss der Nachfrage im meistbelasteten Querschnitt im Anhang zu ergänzen, da diese als Grundlage für die Mitfinanzierung des Bundes verwendet wird (Art. 8). Auch sollen die Vorgaben zur Zahl der Kurse bei einer Nachfrage von mehr als 500 Personen überprüft werden. Allenfalls ist eine Unterscheidung nach Verkehrsmittel sinnvoll. Im Weiteren empfehlen wir eine Ergänzung mit Regeln zum Leasing (Art. 63). Schliesslich ist im Anhang 1 (Punkt 4.6) nicht klar, ob mit dem Begriff «Fahrzeugmiete» Miete und Leasing gemeint ist, was es zu klären gilt. Und letztlich sind im Punkt 4.7 unter der Infrastruktur

Strasse oder Schiffe auch die Fahrleitungen (Trolleybus) und die Ladestationen (E-Bus) anzuführen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anträge und Bemerkungen bei der Weiterbearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabian Peter', with a large, stylized flourish extending from the end of the name.

Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : finanzierung@bav.admin.ch
Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Palais fédéral nord
3003 Berne

Modifications d'ordonnances découlant de la révision de la loi sur le transport de voyageurs / Révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)

Monsieur le conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous associer à la procédure de consultation citée en titre. Le Gouvernement neuchâtelois est en mesure de se prononcer comme suit à son sujet.

La réforme dans le trafic régional a permis de clarifier les responsabilités et les processus. La LTV (RS 725.1) a été adaptée en conséquence. Il convient maintenant d'adapter les ordonnances d'application (RS 745.16, RS 742.120, RS 745.11).

Le Conseil d'État neuchâtelois soutient la démarche engagée par le Conseil fédéral. Au vu des modifications mineures et de portée limitée, nous renonçons à une prise de position détaillée.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 29 novembre 2023

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUD

La chancelière,
S. DESPLAND



NE



KANTON
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 24. Oktober 2023

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes. Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 16. August 2023 hat uns das UVEK zur Vernehmlassung in Bezug auf die Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes und der Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir bestens.

Die Vorlage enthält Anpassungen an der ARPV, welche unbestritten und im Interesse der Kantone sind. Aus diesem Grund verzichten wir auf eine materielle Vernehmlassungsantwort.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Michèle Blöchliger
Landammann




lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- finanzierung@bav.admin.ch



CH-6060 Sarnen, BRD

Per E-Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Sarnen, 21. November 2023

**Vernehmlassung: Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /
Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV);
Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) vorbereitet. Mit Schreiben vom 16. August 2023 laden Sie uns zur Stellungnahme dazu ein. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Die Reform zielt darauf ab, klare Verantwortlichkeiten und effizientere Verfahren im regionalen Personenverkehr (RPV) sicherzustellen. Diese Präzisierung und Schärfung der Rollen von Bund und Kantonen begrüssen wir. Ebenso begrüssen wir den Verzicht auf die bisherige Einschränkung bei einer Parallelerschliessung nach Art. 6 Abs. 1 Bst b ARPV. Er vereinfacht die Abgrenzung bezüglich Mitfinanzierung durch den Bund erheblich.

Aufgrund der ansonsten geringen Betroffenheit verzichten wir auf eine detaillierte Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Bau- und Raumentwicklungsdepartement



Josef Hess
Landammann

Kopie an:

- Zirkulationsmappe Regierungsrat
- Staatskanzlei
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumplanung und Energie

T +41 52 632 73 67
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Bundesamt für Verkehr BAV

per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Schaffhausen, 27. November 2023

Vernehmlassung UVEK betreffend Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. August 2023 haben Sie uns mit Frist bis am 1. Dezember 2023 zur Stellungnahme in obgenannter Angelegenheit eingeladen, wofür wir uns bedanken.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Wir unterstützen die Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs. Die Integration der bestehenden Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) in die neue ARPV begrüssen wir ebenfalls. Die Zusammenfassung der beiden Verordnungen führt zu einer besseren Übersichtlichkeit der Regelungen im regionalen Personenverkehr. Dazu dienen auch die verschiedenen Präzisierungen, die mit der Revision vorgenommen werden.

2. Konkrete Anmerkungen zu den einzelnen Änderungsvorschlägen

3. Abschnitt: Angebot im regionalen Personenverkehr

Art. 8 Abs. 4 lit. a nARPV: Die Formulierung «... dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt» soll angepasst werden. Wenn eine Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen notwendig ist, liegt eine genügende Auslastung vor - der Begriff ist demnach zu streichen. Bei genügender Wirtschaftlichkeit soll der Bund hingegen eine Taktverdichtung auch dann mitfinanzieren, wenn sie nicht aus Kapazitätsgründen notwendig ist. Wie das Bundesamt für Verkehr richtig festgestellt hat, muss die Definition für das Überangebot (vom Bund nicht mitfinanziertes Angebot) neu vorgenommen werden. Wir würden es begrüssen,

wenn künftig anstelle der Mindestnachfrage nur noch die Wirtschaftlichkeit für die Definition des Überangebots massgebend ist. Falls die Nachfrage weiterhin ein Kriterium für die Definition des Überangebots sein wird, müssen für die Bahn- und Buslinien unterschiedliche Mindestnachfragewerte definiert werden.

Antrag 1: Art. 8 Abs. 4 lit. a nARPV: «...dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist oder eine genügend hohe Wirtschaftlichkeit vorliegt.»

4. Abschnitt (Ausschreibung, Vergabe) und

9. Abschnitt (Anteile der Kantone und des Bundes an den Abgeltungen):

Im grenzüberschreitenden Raum muss die Möglichkeit bestehen, dass sich Bund und Kantone an Ausschreibungen im Ausland beteiligen. Als Beispiel ist auf die Strecke Schaffhausen - Singen hinzuweisen: Hierbei handelt es sich um eine deutsche Eisenbahnstrecke, die für Ortschaften in der Schweiz die Hupterschliessung im öffentlichen Verkehr sicherstellt. Das Angebot wird vom Land Baden-Württemberg ausgeschrieben. Der Kanton Schaffhausen und der Bund beteiligen sich mit namhaften Beiträgen am Verkehrsvertrag des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg bzw. der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). In der neuen ARPV Verordnung soll deshalb die Möglichkeit der Beteiligung an einem ausländischen Vergabeverfahren explizit erwähnt werden.

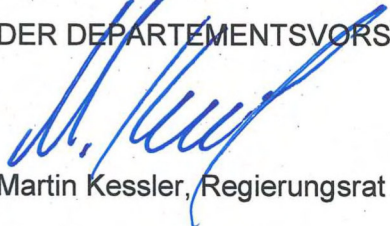
Antrag 2: Zusätzlicher Artikel im 4. Abschnitt: *Bund und/oder Kantone können sich Vergabe- und Ausschreibungsverfahren von ausländischen Behörden anschliessen, wenn damit Angebote für die Erschliessung von Ortschaften in der Schweiz bestellt werden.*

Antrag 3: Es ist zu prüfen ob es im 9. Abschnitt diesbezüglich Anpassungen braucht, damit sich Bund und Kanton an Abgeltungen im Rahmen von Verkehrsverträgen beteiligen können, die eine ausländische Behörde in Zusammenarbeit mit den Schweizer Bestellern vergeben hat.

Für die Berücksichtigung unserer Anträge bedanken wir uns.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER



Martin Kessler, Regierungsrat

Kopie an:

- Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern
finanzierung@bav.admin.ch
(Word und PDF Version)

Schwyz, 21. November 2023

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 16. August 2023 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen in titelvermerkter Angelegenheit zur Vernehmlassung bis 1. Dezember 2023 unterbreitet.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes und die Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) sind grundsätzlich begrüssenswert. Die Änderungen und Präzisierungen sind beziehend auf das angepasste Personenbeförderungsgesetz grösstenteils nachvollziehbar und stringent. Positiv hervorzuheben ist sicherlich die Vereinfachung bezüglich der Definition des Umfangs des bestellten Angebots.

Allerdings bestehen Bedenken, dass die zahlreichen neu vorgesehenen Massnahmen wie Zielvereinbarungen, Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen, nationales Benchmarking, ein neues Aufsichts- und Controllingsystem sowie die Einführung einer zentralen digitalen Bestellplattform im RPV nicht zu einer höheren Effizienz, sondern eher zu zusätzlichem Aufwand und einer Steigerung der Komplexität im Bestellverfahren führen.

2. Konkrete Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen

Art. 4 Abs. 2 Bst. a ARPV

Der Kanton Schwyz begrüsst die Aufnahme dieser Bestimmung ausdrücklich. Er geht davon aus, dass die Transportunternehmen nun in Absprache mit den Bestellern die Möglichkeit haben, auf Reserven zurückzugreifen.

Art. 7 ARPV (Art. 6 Abs. 1 Bst. b alte ARPV)

Die Streichung des Kriteriums «Mehrfachbedienung» bei den Abgeltungsvoraussetzungen wird ausdrücklich begrüsst.

Art. 8 Abs. 2 und 3 ARPV

Die Anpassung auf den meistbelasteten Abschnitt einer Linie an die bereits heute angewandte Praxis wird begrüsst.

Art. 8 Abs. 4 ARPV

Es ist positiv zu werten, den Aufwand für Abstimmungen im Bereich der Mitfinanzierung durch den Bund zu reduzieren. Gleichzeitig gilt es sicherzustellen, dass die neue Regelung nicht dazu führt, dass der Bund seine Beteiligung an Linien in Rand- und Bergregionen reduziert. Es zeichnet sich deutlich ab, dass Linien, die zur Kategorie «Grunderschliessung» gehören, zunehmend Schwierigkeiten haben, die geforderten wirtschaftlichen Mindestanforderungen zu erfüllen. Diese Tatsache sollte in der ARPV angemessen berücksichtigt werden.

Art. 8 Abs. 7 ARPV

Die Änderung der Bezeichnung «Überangebot» in «Angebotsverbesserung» wird begrüsst. Diese Bezeichnung soll auch in die anzupassende oder neue Richtlinie aufgenommen werden.

Art. 5 VPB

Generell sind die Verbesserungen und Abgrenzungen, die in Bezug auf die Erschliessungsfunktion vorgenommen wurden, positiv zu bewerten. Dennoch verbleibt ein gewisser Spielraum für die Interpretation und Anwendung der neuen Bestimmungen. Es wäre deshalb zu begrüssen, wenn dafür eine Richtlinie als Hilfestellung erstellt würde.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



André Rüegsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Rötihof
Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 41
bd.so.ch

Sandra Kolly
Regierungsrätin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

30. November 2023

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV):
Stellungnahme des Kantons Solothurn**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des Kantons Solothurn danke ich für die Unterlagen vom 16. August 2023 zur Vorlage über die Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes mit der Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV). Gerne nehme ich die Möglichkeit zur Stellungnahme im Namen des Kantons Solothurn wahr.

Vorbemerkungen

Der vorliegende Entwurf setzt die Reformziele des revidierten Personenbeförderungsgesetzes (PBG) in der neuen ARPV (nARPV) weitgehend sinnvoll um. Dabei tragen die Integration der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) und die Neustrukturierung der nARPV zu einer besseren Übersichtlichkeit bei. Für uns wäre aber noch eine konsequente und konsistente Betrachtung des bestellten öffentlichen Verkehrs als Gesamtsystem wichtig. In einigen Punkten lässt die Verordnung unnötig Fragen offen, zu den vom Bund nicht mitbestellten Angeboten, die betrieblich vom regionalen Personenverkehr (RPV) oft nicht zu trennen sind. Diesbezüglich ist die Vorlage zu ergänzen beziehungsweise zu präzisieren.

Zu den einzelnen Bestimmungen

Artikel 3

Neben dem (gemeinsam von Bund und Kanton bestellten) RPV, der Bahninfrastruktur und den Nebengeschäften sind auch weitere nach PBG von der öffentlichen Hand bestellten Angeboten, insbesondere der Ortsverkehr, explizit aus eigene Sparte zu führen.

Antrag 1: Der Ortsverkehr ist unter Art. 3 Bst. c als eigene Sparte aufzuführen oder unter Punkt 3 zu ergänzen «Nicht vom Bund mitbestellte Linien des Regional- und Ortsverkehrs sowie weitere bestellte Angebote».

Ein möglichst einheitlicher Bestellprozess für den RPV und die weiteren bestellten Leistungen ist aus Sicht der Transportunternehmen (TU) und der Besteller erwünscht. Entsprechend ist explizit zu erwähnen, dass die Kantone und Gemeinden auf ARPV-Vorgaben verweisen können.

Antrag 2: Kantone und Gemeinden sollen weiterhin Bestimmungen, die für den RPV vorgesehen sind, für weitere bestellte Leistungen als verbindlich erklären können. Der bisherige Artikel 1 Absatz 3 der RKV ist in geeigneter Form in die «neue» ARPV zu überführen.

Artikel 4

Art. 4 Abs. 2 Bst. a wird ausdrücklich begrüsst. Die Schaffung der rechtlichen Möglichkeit, dass eine TU nicht sämtliche ungedeckten Kosten geltend machen muss, ist zwingend aufzunehmen.

Artikel 7

Wir begrüssen ausdrücklich die Vereinfachungen hinsichtlich Erschliessungsfunktion im Art. 7 ARPV bzw. im Art. 5 der Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11). In der Praxis wird es bei der Beurteilung der Distanz zur nächsten Haltestelle einer «Linie der Groberschliessung» noch etwa Höhenunterschiede zu berücksichtigen geben. Beispielsweise kann im Kanton Solothurn 1,5 km Weg an den Jurahängen mit starken Steigungen erheblich schwerer zu bewältigen sein als im Flachland.

Dank dem Verzicht auf die Einschränkung der Bundesmitfinanzierung bei Mehrfachbedienung nach aktuellem Art. 6. Abs. 1 lit. b. entfallen Abgrenzungsprobleme, die sich heute ergeben.

Artikel 8

Auch die Änderungen im Art. 8 ARPV sind aus unserer Sicht zu begrüssen. Die Nachfrage muss ein entscheidender Faktor für den Angebotsumfang sein. Leider berücksichtigt die bisher vom BAV verwendete Angebot-Nachfrage-Tabelle die Unterschiede der Verkehrsmittel nicht. So ergibt die Tabelle namentlich für Buslinien mit einer relativ starken Nachfrage völlig unverhältnismässige Normzahlen für die Anzahl vom Bund anerkannte Kurspaare. Entsprechend werden heute zahlreiche RPV-Linien nur zu einem Teil vom Bund mitfinanziert. Mit der Änderung sollen nun neben der Tabelle auch weitere Kriterien beigezogen werden, die auf Stufe Richtlinie festzuhalten sind. Wir vermissen Angaben zur Auswahl dieser Kriterien und erwarten, dass die Kantone diesbezüglich einbezogen werden. Vorstellbar sind etwa Kennzahlen zur Auslastung einer Linie. Wir schlagen zudem vor, ein besonderes Augenmerk auf die Wirtschaftlichkeit zu legen.

Antrag 3: Die Formulierung «...dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt» ist anzupassen. Wenn eine Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen notwendig ist, müsste auch eine genügende Auslastung vorliegen. Bei genügender Wirtschaftlichkeit soll der Bund eine Taktverdichtung auch mitfinanzieren, wenn sie nicht aus Kapazitätsgründen notwendig ist, vgl. Ziffer 4.1.8 der Botschaft zur PBG-Revision (21.039).

Artikel 10

Die Einbindung der Qualitätsberichte in die Angebotsvereinbarungen ist aus unserer Sicht nicht zweckmässig. Sie sollten künftig nur noch in die Zielvereinbarungen einfließen.

Antrag 4: Beschränkung auf «Grundlage für die Zielvereinbarungen» in Art. 10 Abs. 3.

Artikel 28

Gemäss Art. 28 Abs. 1^{ter} PBG sollen Kosten von historischem Rollmaterial als abgeltungsberechtigte Kosten in die Planrechnungen anerkannt werden. Die im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung vorgenommene Interpretation, dass dies nur mittels Bestellung von regelmässigen und fahrplanmässigen Angeboten mit historischen Fahrzeugen erfolgen kann, teilen wir nicht.

Diese Lösung ist nicht praxistauglich und aus Sicht des ordentlichen fahrplanmässigen Angebots auch nicht erwünscht. Die Finanzierung respektive Kostenanerkennung von historischem Rollmaterial ist gemäss der bisherigen Praxis über die Anerkennung von Eigenleistungen oder Beiträge an Stiftungen/Vereine als abgeltungsberechtigte Kosten sicherzustellen.

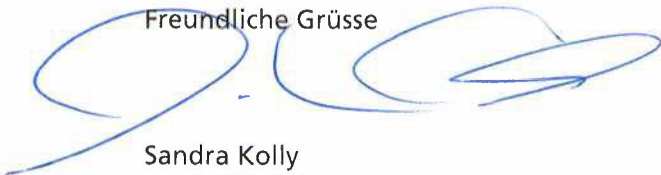
Antrag 5: Die TU sollen sämtliche Leistungen (sowohl Sachleistungen wie finanzielle Beiträge), die sie im Zusammenhang mit historischem Rollmaterial erbringen in den Plan- und IST-Rechnungen der abgeltungsberechtigten Sparte sauber aus- und nachweisen. Diese Kosten sollen unter Marketingaufwand geführt und im Rahmen der Offertverhandlungen geprüft werden.

Artikel 63

Bezüglich Art. 63 Abs. 2 ist zu prüfen, ob mit dem Wechsel des Beginns der Abschreibedauer von der kommerziellen Nutzung zur betrieblichen Nutzung, die Region, in der die Fahrzeuge zuerst eingesetzt werden, nicht überdurchschnittlich belastet wird. Dies kann besonders bei grösseren Fahrzeugflotten der Fall sein, wie sie die SBB in den nächsten Jahren in Betrieb nehmen wird.

Mit unseren Anträgen sollen die Vorlagen an Bedeutung gewinnen und wir bitten Sie um entsprechende Berücksichtigung. Bei allfälligen Rückfragen oder für Erläuterungen steht Ihnen unsere Abteilung öffentlicher Verkehr mit dem ÖV-Delegierten Kjell Kolden (Tel. 032 627 25 30) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Sandra Kolly
Regierungsrätin

Kopie an:

- Bau- und Justizdepartement (br; CMI Sig. STKL.2228)
- Amt für Verkehr und Tiefbau (GEKO 909) (elektronisch)
- Geschäftsstelle BPUK/KöV (markus.sieber@bpuk.ch)



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 27. November 2023

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /
Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs
(ARPV); Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 16. August 2023 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung.

Die Präzisierung und Schärfung der Rollen von Bund und Kantonen begrüssen wir, stellen jedoch fest, dass gewisse Elemente aus der Revision des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (SR 745.1) noch nicht umgesetzt wurden. So fehlt beispielsweise immer noch die zentrale Datenplattform (ORBIT). Auch war das Controlling-Konzept ursprünglich auf das Jahr 2021 geplant und verzögert sich. Die ursprünglichen Ziele sind noch nicht vollumfänglich erreicht.

Zu den einzelnen Bestimmungen erlauben wir uns die folgenden Bemerkungen:

Art.5 nARPV Abs. 3: Koordination zwischen BAV und Kantonen

Wir beantragen eine Umformulierung: «Pro Linie» soll gestrichen werden, da dies wenig praxisnah erscheint. Es hat sich in den letzten Jahren bewährt, wenn sich die Kantone auf einen federführenden Kanton für sämtliche Linien einigen, d.h. dieser Kanton übernimmt die Gesamtkoordination. Für die Transportunternehmen ist es vorteilhafter, wenn sie einen klaren Ansprechpartner auf Seiten der Kantone haben.

...Betrifft die Bestellung mehrere Kantone, so einigen sie sich auf einen federführenden Kanton pro Linie. ...

Art. 7 nARPV (Abgeltungsvoraussetzungen)

Der Verzicht auf die Einschränkung der Bundesmitfinanzierung bei einer Mehrfachbedienung gemäss Art. 6. Abs. 1 lit. b. aARPV wird ausdrücklich begrüsst, weil die Abgrenzung bisher eine grosse Herausforderung war.

Art. 8 Abs. 4 lit. a nAPRV Umfang des bestellten Angebots

Die Formulierung «...dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt» soll angepasst werden. Wenn eine Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen notwendig ist, müsste auch eine genügende Auslastung vorliegen. Bei genügender Wirtschaftlichkeit soll der Bund eine Taktverdichtung mitfinanzieren, auch wenn sie nicht alleine aus Kapazitätsgründen notwendig ist. Wir verweisen hier auch auf den Abschnitt 4.1.8 der Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (21.039).

Wie das Bundesamt für Verkehr richtig festgestellt hat, muss die Definition für das Überangebot (vom Bund nicht mitfinanziertes Angebot) neu vorgenommen werden. Wir würden es begrüßen, wenn künftig nur noch die Wirtschaftlichkeit, anstelle der Mindestnachfrage, für die Definition des Überangebots massgebend ist. Falls die Nachfrage weiterhin ein Kriterium für die Definition des Überangebots sein wird, müssen für Bahn- und Buslinien unterschiedliche Mindestnachfragewerte definiert werden. Generell sollten die Nachfragewerte für Bahn- und Buslinien differenziert werden, denn der gleiche Massstab für Bahn- und Buslinien ist nicht zielführend aufgrund der unterschiedlichen Gefässgrössen bei Bahn und Bus.

Art. 30 Abs. 1 nAPRV: Aufforderung zur Offertstellung

Wir schlagen vor, Satz 2 von Absatz 1 zu ergänzen und somit an die Praxis anzugleichen: «Sie teilen ihnen gleichzeitig mit, wie **sich** das Angebot verändert ~~werden soll und welche Angebotsoptionen offeriert werden sollen.~~»

Art. 31 Abs. 3 lit. d nAPRV: Offerteinreichung

Antrag zur Streichung einer Textpassage, weil aus unserer Sicht ein Mittelfristplan auch bei Zielvereinbarungen nötig ist. Aus dem Mittelfristplan ersehen die Besteller die finanzielle Entwicklung parallel zur Zielvereinbarung, was sehr hilfreich sein kann. «...einen Mittelfristplan., ~~sofern dieser nicht bereits durch die Zielvereinbarung abgedeckt ist.~~»

Art. 36 Abs. 2 nAPRV: Kennzahlen und systematischer Vergleich der bestellten Angebote

Bereits heute arbeitet der Kanton St.Gallen mit dem Instrument «Benchmark». Die Einführung eines nationalen Benchmarks zu den finanziellen Kennzahlen erachten wir als positiv, um die Transparenz sowie die Effizienz zu verbessern. Heute liegen zu wenig Daten für Elektro- und Trolleybusse sowie Trams vor. Hinsichtlich den kantonalen Strategien zur Dekarbonisierung sollte auch für diese Fahrzeugtypen ein Benchmark möglich werden, sonst ist der Nutzen dieses Instruments nicht gegeben.

Art. 44 nAPRV: Angebote von nationaler Bedeutung

Wir erachten diese Änderung als sinnvoll, dass der Bund Angebote von nationaler Bedeutung bestellen und Leistungen alleine beauftragen kann wie beispielsweise Systemführerschaft oder die Beiträge für Elektrobusse finanzieren kann.

Art. 63 nAPRV: Abschreibungen und Wertberichtigungen

Die Rechnungslegung nach Swiss GAAP FER erscheint als zweckmässiger Standard. Wir begrüßen die Anpassung der Begrifflichkeit an Swiss GAAP FER. Die Interpretation des Begriffs «betriebliche Nutzung» im erläuternden Bericht ist nach unserer Einschätzung jedoch nicht korrekt. Aus der Definition in Swiss GAAP FER schliessen wir, dass eine betriebliche Nutzung einer Nutzung innerhalb des Firmenzwecks bzw. der ordentlichen Geschäftstätigkeit bedeutet. Wir sind der Ansicht, dass die Definition in Swiss GAAP FER

den Abschreibungsbeginn ab dem regulären Einsatz der Fahrzeuge mit Reisenden vorsieht. Ab diesem Zeitpunkt sind die Fahrzeuge der regelmässigen betrieblichen Abnutzung ausgesetzt und der Wertverzehr setzt ein. Das ist vergleichbar mit Test- und Qualifikationsaufwendungen von High-Tech-Maschinen in der Industrie: Bevor diese Maschinen in der Produktion eingesetzt und abgeschrieben werden, müssen aufwendige Qualifikationsverfahren durchlaufen werden.

Wenn Bahnfahrzeuge bereits ab dem Übernahmezeitpunkt abgeschrieben werden und nicht erst zum Zeitpunkt des kommerziellen Einsatzes bzw. der ordentlichen Geschäftstätigkeit, erhöht dies die Vorlaufkosten für ein neues Bahnangebot und reduziert die spätere finanzielle Nutzungsdauer. Das Problem dabei ist, dass die Vorlaufkosten oftmals nicht die gleichen Kantone finanzieren, wie die späteren Abschreibungskosten.

Anhang 1 nAPRV: Gliederung der Planrechnung sowie der Linienerefolgsrechnung

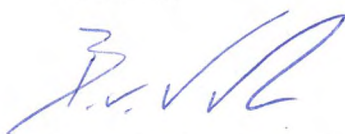
Die Gliederung sollte in der Mindeststruktur angepasst werden. Gerade bei den Strassenfahrzeugen (Punkt 4.5) erscheinen die Angaben zu wenig detailliert. Diese sollten angepasst werden analog Bahn (Punkt 4.4) und zusätzlich sollten die Strom- bzw. Dieselskosten separat ausgewiesen werden. Die in der Arbeitsgruppe Guidance als optional definierten Punkte sollten in der Mindeststruktur vorgegeben werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Stefan Kölliker
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
finanzierung@bav.admin.ch

Numero
5685

fr

0

Bellinzona
22 novembre 2023

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):
finanzierung@bav.admin.ch*

Modifiche di ordinanze conseguenti alla revisione della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) / revisione totale dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV)

Signor Consigliere federale,
gentili signore e signori,

vi ringraziamo per la documentazione trasmessaci lo scorso 16 agosto e la possibilità di esprimerci sul tema in oggetto.

Premessa e osservazioni generali

Il 16 dicembre 2022 il Parlamento ha adottato la revisione della legge sul trasporto di viaggiatori (Riforma del traffico regionale viaggiatori e della presentazione dei conti). La riforma mira a un chiarimento delle responsabilità e a processi più efficienti nel Traffico regionale di viaggiatori (TRV) e impone diverse modifiche e precisazioni a livello di ordinanze.

Sosteniamo l'obiettivo della precisazione dei ruoli della Confederazione e dei Cantoni. Constatiamo però che diversi elementi della revisione della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) non sono ad oggi realizzati. Ad esempio manca tuttora la piattaforma per la gestione centralizzata dei dati (ORBIT) e il concetto di controlling inizialmente previsto per il 2021 ha subito un ritardo. Gli obiettivi iniziali non sono quindi ancora raggiunti.

Salutiamo positivamente l'approccio concettuale e diverse importanti modifiche sostanziali della revisione normativa che sfocia nella nuova Ordinanza sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (nOITRV). Fra di esse evidenziamo l'aggiunta della possibilità che le imprese di trasporto in accordo con i committenti avranno la possibilità di attingere alle riserve (art. 4 cpv. 2 lett. a) oppure la rinuncia alla restrizione in caso di collegamenti paralleli (art. 6 cpv. 1 lett. b OITRV

vigente), poiché la distinzione tra collegamenti primari e collegamenti secondari risp. “paralleli” risultava spesso difficile, specie in contesti periurbani.

Per contro non condividiamo la limitazione della nuova OITRV al mero settore TRV di interesse della Confederazione. Ciò comporterebbe a nostro avviso la necessità di regolamentazioni apposite da parte dei Cantoni per gli altri settori con prestazioni ordinate, aumentando notevolmente il lavoro amministrativo per le imprese di trasporto e i committenti regionali con presumibili svantaggi anche per la trasparenza (cfr. sottostante Richiesta n° 1).

Di seguito formuliamo alcune richieste su singoli articoli della nuova Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (nOITRV) e dell'Ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV), rispettivamente sulle spiegazioni fornite nel rapporto esplicativo.

Richiesta n° 1:

Art. 3 nOITRV – Definizioni

Il Traffico locale (TL) è da menzionare esplicitamente all'art. 3 lett. c come settore a sé stante oppure al punto 3 (“ulteriori offerte ordinate”) è da precisare che si tratta di “linee non cofinanziate dalla Confederazione del TRV e del TL, nonché altre prestazioni ordinate”.

Inoltre, Cantoni e Comuni dovranno anche in futuro poter far capo alle prescrizioni previste per il TRV e renderle vincolanti anche per le “altre prestazioni ordinate”.

Motivazione:

La struttura proposta considera unicamente le esigenze della Confederazione, ma non quelle dei Cantoni che ordinano linee del TRV con e senza la partecipazione della Confederazione e linee del TL. Al punto 1 l'ordinazione congiunta da parte di Confederazione e Cantoni è menzionata, di conseguenza al punto 3 andrebbe precisato che l'ordinazione, in parte, avviene senza la partecipazione della Confederazione. La separazione tra TL e le “altre prestazioni ordinate” garantirebbe del resto maggiore chiarezza in merito al TL.

Una procedura uniforme e per quanto possibile semplice per l'insieme delle prestazioni, e quindi non solo quelle del TRV, è a nostro avviso nell'interesse non solo dei Cantoni e delle imprese di trasporto ma anche della Confederazione. Si pensi solo ai – numerosi – casi in cui nel momento dell'ordinazione la separazione tra i settori non è possibile bensì deve essere effettuata in un successivo momento durante la procedura in funzione dei fondi disponibili e analizzando e determinando le “offerte eccedenti”.

Richiesta n° 2:

Art. 8 nOITRV – Portata dell'offerta ordinata

Il cpv. 4 lett. a risulta poco logico; chiediamo di verificare e valutare una differente formulazione oppure impostazione. Il nostro auspicio è di rinunciare alla valutazione di “offerte eccedenti” mantenendo unicamente la condizione della redditività minima sufficiente, stralciando dal contenuto dell'articolo “*ciò è necessario per motivi di capacità, a condizione che vi sia sufficiente redditività*”.

Motivazione:

Se un potenziamento dell'offerta è necessario per motivi di capacità è implicito che ci sia sufficiente domanda (altrimenti mancherebbe il presupposto per l'intervento in

questione). La condizione del “*sufficiente sfruttamento della capacità*” non ci sembra pertanto logica.

Come indicato correttamente dall’UFT, la definizione delle offerte eccedenti deve essere rivista. Nell’allestimento delle linee guida a questo riguardo, ed ipotizzando che questo criterio non venga completamente stralciato, auspichiamo che venga sufficientemente considerata la distinzione dei mezzi di trasporto (treno, bus, battello) e pure la tipologia di mezzi che può essere impiegata su una linea (ad es. lunghezza e/o larghezza degli autobus vincolate dalla geometria stradale oppure da strettoie in singoli nuclei storici). Questi fattori spesso influiscono sulla scelta della frequenza e quindi inevitabilmente anche sui costi di produzione del servizio e di conseguenza sulla redditività di una linea.

Richiesta n° 3:

Art. 10 nOITRV – Qualità dell’offerta

L’inclusione dei rapporti sulla qualità nelle convenzioni sull’offerta non porta a nostro avviso benefici tangibili. Proponiamo di limitare il vincolo alle convenzioni sugli obiettivi.

Motivazione:

L’esperienza raccolta in questi anni dimostra che l’inclusione del tema nelle convenzioni sull’offerta comporta oneri amministrativi considerevoli e ritardi non compensati da risultati importanti e concreti. Nell’interesse di una maggiore efficienza riteniamo che sia sufficiente prevedere questo elemento per le convenzioni sugli obiettivi che di norma saranno obbligatorie.

Richiesta n° 4:

Art. 29 nOITRV – Obiettivi finanziari

Il cpv. 3 a nostro avviso risulterà di difficile applicazione. Proponiamo di valutare una differente formulazione con riferimento a un buon rapporto benefici/costi di un potenziamento dell’offerta.

Motivazione:

Il cpv. 3 prevede la ripartizione sui Cantoni di eventuali mezzi finanziari ancora in funzione dei loro effetti sulla ripartizione modale. Siccome ogni potenziamento dell’offerta TP ha, a nostro avviso, l’obiettivo descritto riteniamo che per l’UFT sarebbe estremamente difficile fare l’opportuna valutazione per la presa di decisione. La previsione degli effetti di un potenziamento dell’offerta è in genere difficile non solo sulla crescita della domanda sul TP ma anche sulla ripartizione modale, tanto più per l’UFT che non può conoscere le dinamiche nelle singole regioni.

Richiesta n° 5:

Art. 47 nOITRV – Comunità tariffarie

Alla lettera b “livello di ricavo” è da precisare quale sia il riferimento, che a nostro avviso non può né deve essere quello del “trasporto diretto nazionale” (normalmente denominato in italiano “Servizio diretto nazionale”, SDN). Suggeriamo di fare riferimento esplicitamente al modello di ricavo standard elaborato recentemente e condiviso successivamente anche con i Cantoni.

Motivazione:

Il livello di ricavo del SDN e il livello di ricavo standard derivante dal modello menzionato sopra sono due cose ben differenti. Il calcolo di questo livello di ricavo è quindi da esplicitare oppure è da prevedere un riferimento al modello elaborato da Rapp AG.

Richiesta n° 6:

Art. 5 OTV – Funzione di collegamento

Con la revisione dell'articolo si intende fare maggiore chiarezza su alcuni aspetti e vengono introdotte le due categorie “collegamento di base” e “collegamento capillare”. Chiediamo di abrogare la lett. b (insediamenti sparsi tradizionali) del cpv. 2 che definisce la soglia limite degli abitanti in quanto fonte di disparità di trattamento e di far sì che tutti i casi nelle valli con almeno 100 residenti lungo una linea, a condizione che le soglie minime (redditività e domanda) siano superate, vengano considerati nel TRV. A questo proposito è da verificare la necessità di una precisazione della lett. c.

Motivazione:

Il cpv. 2 lett. b comporta che nelle regioni con questo tipo di insediamenti la valutazione degli abitanti avvenga come somma lungo una linea, mentre in altri Cantoni dove non esiste questo tipo di insediamento almeno una località deve rispettare il minimo di 100 residenti stabili (ora con il nuovo criterio del raggio massimo di 1.5 km) affinché la linea possa essere considerata nel TRV. Ciò comporta una disparità di trattamento nei casi in cui una linea serve più località con ciascuna meno di 100 abitanti ma che nella somma superano le 100 unità (nel Canton Ticino possiamo citare l'esempio della linea 62.521 Castel S. Pietro–Muggio con i nuclei di Campora, Monte e Casima e un totale di circa 200 residenti serviti esclusivamente da tale linea).

Richiesta n° 7:

Art. 62a Biciclette a bordo nel trasporto ferroviario internazionale

Chiediamo di verificare se il vincolo per le imprese interessate non debba o possa essere generalizzato oltre al traffico internazionale “a lunga distanza”, prevedendo una relativa precisazione.

Motivazione:

Ad oggi il trasporto di biciclette tra Locarno e Domodossola sui treni internazionali risulta escluso, nonostante diversi nostri tentativi per l'introduzione di questo servizio. Il nuovo regolamento UE, in combinazione con l'art. 23a LTV, potrebbe rappresentare la soluzione per un miglioramento tangibile dell'offerta per gli utenti tra il Ticino e il Vallese (e subordinatamente la Svizzera romanda) in viaggio via Domodossola (I).

Richiesta n° 8:

Finanziamento di materiale rotabile storico

Il cofinanziamento della Confederazione non deve essere vincolato dall'impiego di tale materiale rotabile nell'esercizio regolare secondo orario.

Motivazione:

Secondo la documentazione in consultazione (vedi paragrafo “Veicoli storici” a pagina 7) si prevede la possibilità di indennizzare nel TRV il materiale rotabile storico unicamente a condizione che venga impiegato nell'esercizio regolare secondo orario. A nostro avviso

ciò corrisponderebbe *de facto* all'esclusione di qualsiasi cofinanziamento di questo patrimonio storico da parte della Confederazione, con probabile ribaltamento di oneri su Cantoni e Comuni. Infatti, tenendo in conto le prescrizioni in materia LDis oppure di informazione all'utenza, ma anche per offrire sistematicamente un comfort di trasporto elevato e al passo con i tempi, riteniamo che l'impiego di materiale rotabile storico nell'esercizio regolare non sia né realistico né auspicabile.

Tuttavia, la conservazione di materiale rotabile storico atto a circolare è da salutare positivamente, ad esempio per occasionali corse speciali il cui effetto di marketing a favore del TP non deve essere sottovalutato. Auspichiamo perciò una regolamentazione meno rigida che permetta di valutare il singolo caso.

Richiesta n° 9:

Uniformare i termini e le abbreviazioni in lingua italiana

Chiediamo di introdurre e/o utilizzare per i contenuti più importanti e che trasversalmente compaiono nella LTV, nelle ordinanze e a seguire nelle applicazioni (concessioni, convenzioni, ecc.), termini e abbreviazioni uniformi e ovunque identici (es. Servizio diretto nazionale, SDN, al posto dell'inconsueto "trasporto diretto nazionale").

Motivazione:

L'attuale situazione è insoddisfacente poiché per diversi importanti temi vengono utilizzati termini differenti a seconda del documento o ambito. Quali esempi possiamo citare nei presenti documenti il "trasporto diretto nazionale", a volte denominato anche "traffico diretto", ma in lingua italiana conosciuto come "Servizio diretto nazionale" (SDN). Queste differenze sono spiacevoli perché non permettono, contrariamente al tedesco, di instaurare delle consuetudini e capirsi immediatamente su temi importanti tra committenti e imprese di trasporto (si pensi alle abbreviazioni in tedesco öV, [n]DV, FV ben conosciute da tutti gli attori del sistema).

Vogliate gradire, signor Consigliere federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnoldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)
Herr Albert Rösti
Bundesrat
3003 Bern

Frauenfeld, 28. November 2023
665

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes (VPB; SR 745.11) / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16).

1. Allgemeine Bemerkungen

Mit den vorliegenden Verordnungsentwürfen wurden die Reformziele des revidierten Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) erfolgreich umgesetzt. Die Integration der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221) in die ARPV und die Neustrukturierung der ARPV tragen zu einer besseren Übersichtlichkeit bei.

2. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 4 Abs. 2 lit. a ARPV

Wir begrüßen die Aufnahme dieser Bestimmung. Sie bietet die Rechtsgrundlage für einen Abbau der Spezialreserven der Regionalverkehrsunternehmen gemäss Art. 36 PBG

Art. 7 Abs. 1 ARPV

Wir begrüssen ausdrücklich den Verzicht auf die Einschränkung der Bundesmitfinanzierung bei einer Mehrfachbedienung gemäss Art. 6 Abs. 1 lit. b aARPV. Die Abgrenzung war bisher eine grosse Herausforderung.

Art. 8 Abs. 4 lit. a ARPV

Abs. 4 lit. a ist wie folgt zu ändern:

- a. dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist *oder eine genügend hohe Wirtschaftlichkeit* vorliegt;

Wenn eine Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen notwendig ist, müsste auch eine genügende Auslastung vorliegen. Bei genügender Wirtschaftlichkeit soll der Bund eine Taktverdichtung auch mitfinanzieren, wenn sie nicht aus Kapazitätsgründen notwendig ist.

Wie das Bundesamt für Verkehr richtig festgestellt hat, muss die Definition für das Überangebot (vom Bund nicht mitfinanziertes Angebot) neu vorgenommen werden. Wir halten es für angezeigt, dass künftig nur noch die Wirtschaftlichkeit (und nicht mehr die Mindestnachfrage) für die Definition des Überangebotes massgebend ist. Falls die Nachfrage weiterhin ein Kriterium für die Definition des Überangebotes sein soll, müssen für die Bahn- und Buslinien unterschiedliche Mindestnachfragewerte definiert werden.

Art. 63 Abs. 2 ARPV

Wir begrüssen die Anpassung der Begrifflichkeit an Swiss GAAP FER. Die Auslegung des Begriffs „betriebliche Nutzung“ im erläuternden Bericht erachten wir jedoch als nicht korrekt. Unseres Erachtens bedeutet eine betriebliche Nutzung gemäss der Definition in Swiss GAAP FER eine Nutzung innerhalb des Firmenzwecks oder der ordentlichen Geschäftstätigkeit. Nach unserer Ansicht sieht die Definition in Swiss GAAP FER den Abschreibungsbeginn ab dem regulären Einsatz der Fahrzeuge mit Reisenden vor. Ab diesem Zeitpunkt sind die Fahrzeuge der regelmässigen betrieblichen Abnutzung ausgesetzt und der Wertverzehr setzt ein. Dies entspricht auch der üblichen Abschreibungsmethodik, wonach die Abschreibungen erst zum Zeitpunkt des ersten kommerziellen Einsatzes beginnen.

Die vorgeschlagene Änderung erhöht die Vorlaufkosten für neue Bahnangebote und reduziert die spätere finanzielle Nutzungsdauer. Diese Vorlaufkosten werden oftmals nicht durch die gleichen Kantone finanziert, welche die späteren Abschreibungskosten tragen. Dadurch können Verzerrungen und nicht sachgerechte finanzielle Belastungen entstehen.

3/3

Art. 5 VPB

Wir begrüßen die Klärung der Grob- und Feinerschliessung. Dies schafft Klarheit in den Definitionen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber





Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes/Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 16. August 2023 haben Sie die Kantonsregierungen im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, sich zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes/Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) zu äussern. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Wir begrüssen im Grundsatz die Reformmassnahmen mit den vorgesehenen Verordnungsanpassungen. Die neuen Bestimmungen ermöglichen effizientere Verfahrensabläufe und klare Aufgabenübertragungen mit den neu zugewiesenen Verantwortlichkeiten. Die Vorlage wird auch genutzt, weitere Anpassungen, die über die Reform RPV hinausgehen, umzusetzen. Diese beinhalten Präzisierungen für die Finanzierung von Angeboten auf nationaler Ebene. Wir begrüssen insbesondere die Streichung der Voraussetzung, dass abgeltungsberechtigte Linien Ortschaften nicht mehrfach erschliessen dürfen. Ebenfalls begrüssen wir die Anpassung der Ausrichtung auf das meistbelastete Teilstück einer Linie bei der Bemessung des Umfangs.

In der Vernehmlassungsvorlage stellen wir zu einzelnen Artikeln der ARPV die nachfolgend formulierten und begründeten Anträge:

Antrag

Neu wird auf Verordnungsstufe die Finanzierung der beauftragten Organisationen (Systemführerinnen) aufgenommen. Der Bund soll Leistungen über die Koordination des Verkehrs zu Bewältigung von Ausnahmesituationen übernehmen und finanzieren. Dem Einbezug zur Leistungsübernahme der Systemführerinnen steht der Regierungsrat positiv gegenüber. Voraussetzung ist jedoch die Sicherstellung finanzieller Mittel im RPV-Kredit. Die dafür einzusetzenden Kosten sind zu definieren und bei der Bereitstellung der finanziellen Mittel zu berücksichtigen. Die bisherige Praxis hat gezeigt, dass weder die Kostenseite noch der Abgeltungsumfang für die Transportunternehmungen aufgezeigt bzw. zugewiesen wurden. Die dafür notwendigen Kosten dürfen nicht zulasten des bisher jeweils ausgeschöpften RPV-Kredits gehen, da sonst weniger Mittel für den regionalen Personenverkehr zur Verfügung stehen.

Antrag

Eine Abgeltung durch Bund und Kanton soll gemäss Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c neu neben der minimalen Wirtschaftlichkeit auch eine minimale Nachfrage nach Artikel 8 Absatz 2 erfordern. Dadurch entsteht eine zusätzliche Hürde für die Finanzierung von nachfrageschwächeren Linien in Randregionen. Wir beantragen, auf dieses zusätzliche Kriterium zu verzichten. Die minimale Wirtschaftlichkeit bedingt sowieso eine gewisse Nachfrage und stellt aus unserer Sicht bereits eine genügend grosse Hürde dar.

Antrag

In Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe a soll neu neben der Auslastung auch die Wirtschaftlichkeit als Kriterium gelten, wenn ein Angebot über den Stundentakt hinaus verdichtet werden soll. Dadurch entsteht eine zusätzliche Hürde für die Finanzierung von Angeboten, wovon besonders Randregionen betroffen sein könnten. Wir beantragen, auf dieses zusätzliche Kriterium zu verzichten.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 1. Dezember 2023



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Urs Janett

Der Kanzleidirektor

Roman Balli

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
3001 Berne

*Envoi par courrier électronique
finanzierung@bav.admin.ch*

Réf. : 23_COU_6601

Lausanne, le 22 novembre 2023

Procédure de consultation relative aux modifications d'ordonnances découlant de la révision de la loi sur le transport de voyageurs / révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vaudois remercie le DETEC de le consulter sur l'objet susmentionné.

Hormis les demandes et les remarques ci-après, le Conseil d'Etat vaudois a l'avantage de vous communiquer qu'il est favorable au projet de modifications des ordonnances découlant de la révision de la loi sur le transport de voyageurs, ainsi que la mise à jour du calcul des participations cantonales au Trafic régional des voyageurs (TRV) pour la période 2025-2028 (sans changement pour le Canton de Vaud, à 53 % des coûts non couverts à indemniser).

Remarques sur les modifications dans les ordonnances

Ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16)

Annexe 1 : Structuration du compte prévisionnel et du compte de résultat par ligne

La subdivision des coûts des véhicules ferroviaires :

4.4.1 exploitation et entretien

4.4.2 amortissements

4.4.3 intérêts

doit également être mise en œuvre pour le chiffre 4.5 véhicules routiers, bateaux et installations à câbles par catégorie de véhicules :

[à ajouter : 4.5.1 exploitation et entretien

4.5.2 amortissements

4.5.3 intérêts]

Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11)**Art. 5, al. 3 et 4**

La notion du « point de liaison le plus proche avec le réseau supérieur des transports publics », exprimée dans l'article 3 de l'aOITRV pour définir le point de référence pour qualifier une (section de) ligne de desserte capillaire (trafic local), a été supprimée dans le projet de modifications au profit d'une reformulation peu autoportante à la lecture ; pour rappel, la directive OFT Guidance relative à la commande en TRV a pourtant été construite sur la base de cette notion de « point de jonction ».

Sur la base de notre compréhension de ces deux nouveaux alinéas, il peut, contrairement à la nouvelle formulation, exister des lignes régionales dont des arrêts se trouvent à moins de 1,5 km les uns des autres, par exemple en convergence d'une desserte double ou d'un trafic parallèle. D'autre part, le terme de « desserte de base » utilisée en français porte à confusion, car elle est utilisée pour traduire deux notions qui ont, a priori, une signification différente : « *Grunderschliessung* » et « *Groberschliessung* ».

À notre sens, la formulation de ces deux alinéas doit être complètement revue, en reprenant la notion de « point de jonction » dans son énoncé, et non la notion des « arrêts ».

Art. 25, let c

Des exceptions à l'obligation de conclure une convention d'objectifs sont prévues notamment pour les offres de prestations pour les entreprises bénéficiant d'un montant d'indemnisation inférieur à un million de francs par an. Nous estimons que ce seuil est trop bas et devrait être augmenté à 5 millions. En effet, pour des petites entreprises avec un volume d'activités comparativement faibles par rapport à de plus grandes structures, les ressources nécessaires pour la mise en place de l'outil « convention d'objectifs » semblent disproportionnées par rapport aux effets attendus.

Art. 63, al. 3

Le texte contient encore une remarque qui concernait l'infrastructure ; elle doit être supprimée :

³*Les contributions à fonds perdu des pouvoirs publics et de tiers à des investissements pouvant être portés à l'actif [à supprimer : notamment pour les travaux de percement de tunnels.] sont comptabilisées de manière à ce qu'aucune correction de valeur avec incidence sur le compte de résultat ne puisse être effectuée sur cette partie de l'investissement. Les contributions à fonds perdu ne sont pas compensées avec la valeur d'acquisition.*

Art. 65, al.1, let k

Les ajouts suivants sont à intégrer :

k. les justifications des écarts par rapport aux offres [à ajouter : y compris les indicateurs].

Remarques spécifiques concernant la protection des données

L'art. 79a OTV, qui concerne le traitement des données des voyageurs afin de garantir la perception du prix du transport ou afin d'assurer le paiement du supplément visé à l'art. 20 LTV, mentionne le traitement de l'adresse électronique et le numéro de téléphone portable des voyageurs (cf. art. 79a al. 1 let. d et e). Au vu du but poursuivi (encaissement du prix du titre de transport, respectivement du supplément), ces traitements suscitent le questionnement : le principe de proportionnalité veut en effet que seules les données nécessaires à l'accomplissement des tâches des responsables de traitement puissent être traitées (art. 7 LPrD). Sans connaître dans le détail le dispositif mis en place pour encaisser ces montants, il nous semble que les données mentionnées aux lettres a, b, c et f devraient être suffisantes à l'exécution de la tâche.

S'agissant enfin de l'art. 79a al. 2 let. b OTV, il conviendrait, à notre sens, de préciser dans l'ordonnance que les données servant à localiser les stations d'embarquement et de débarquement des voyageurs ne peuvent être utilisées que si ce modèle tarifaire a été choisi par le voyageur (et non par exemple pour contrôler que les données figurant sur un billet acheté par le voyageur correspondent bien à son trajet réel) .

Remarques spécifiques concernant les directives de l'Office fédéral des transports (OFT)

- Les différents renvois aux actes normatifs indiqués dans les directives devront être adaptés en fonction des modifications des ordonnances, notamment pour :
 - Directives « Guidance » ;
 - Audit spécial des subventions ;
 - Rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs (TRV).
- En ce qui concerne les entreprises de transport nationales, il est attendu que l'OFT prenne la direction sur les modalités d'établissement des conventions d'objectifs pour les éléments généraux applicable sur le plan national.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER a.i.



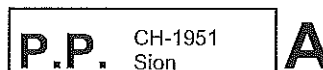
François Vodoz

Copies

- OAE
- SG-DCIRH
- DGMR
- APDI



2023.04422



Posta CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date **22 NOV. 2023**

Modifications d'ordonnances découlant de la révision de la loi sur le transport de voyageurs
Réponse à la consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Parlement a accepté, le 16 décembre 2022, la réforme du transport régional de voyageurs. Cette réforme vise à notamment clarifier les responsabilités et rendre les procédures plus efficaces.

Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de le consulter et de lui donner la possibilité de s'exprimer sur les modifications d'ordonnances découlant de cette modification de loi.

Le canton du Valais salue les modifications qui contribuent à une plus grande efficacité et à une unification des processus. Il ne peut cependant souscrire aux modifications présentées que si celles-ci ne péjorent pas le financement de l'offre de transports de voyageurs dans les régions périphériques et de montagne. Dans ce sens, la notion de « localités », spécifiée à l'article 5 al. 2 de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV), doit notamment être précisée. Il en va de même pour la directive de l'OFT sur les critères demande/offre du 15 février 2008 (art. 8) qui doit, sur le fond, rester valable afin de maintenir une marge de développement de l'offre (suroffre de 25% tolérée).

Le Conseil d'Etat du canton du Valais relève par ailleurs le maintien, dans le calcul des indemnités, des conditions structurelles conformément à l'art. 30, al. 2 LTV, à l'art. 42 OITRV et à l'annexe 3 OITRV. Il est essentiel pour les régions vastes et peu densifiées que les composantes structurelles, traduites par la densité démographique continuent à être prise en considération à leurs justes valeurs, conformément à la volonté du législateur.

Les projets d'ordonnances soumis à consultation amènent les commentaires et propositions suivantes.

Ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV)

Art. 2 Champ d'application

L'abrogation de l'article relatif au Trafic local est opportun, car ce dernier n'est pas concerné par le TRV commandé et exclu de toute indemnisation par la Confédération.

Art. 3 Définitions

La lettre a de l'article 3 renvoie au nouvel article 5 al. 3 de l'Ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV) pour la notion de « desserte de base ». Or cette définition doit impérativement être clarifiée, selon la proposition formulée ci-après, à laquelle il convient de se référer.

Article 5 Coordination entre l'OFT et les cantons

Le canton du Valais est dans l'attente des résultats des travaux du groupe chargé de préciser la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons prévue à l'alinéa 2.

Article 7 Conditions d'indemnisation

Le canton du Valais soutient la suppression de la notion de « double desserte » qui influence de manière négative le possible développement d'une offre de prestations. Seules les conditions liées à la demande et à la rentabilité sont maintenues.

Article 8 Etendue de l'offre de prestations commandées

La directive de l'OFT sur les critères demande/offre du 15 février 2008 doit rester valable, sur le fond, afin de disposer d'une marge de développement de l'offre (suroffre de 25% tolérée). Cette marge est indispensable pour les régions de montagne et les régions périphériques.

Article 25 Exceptions

Le canton du Valais soutient le fait qu'il n'y a pas d'obligation d'établir une convention d'objectifs pour les installations à câbles, les offres de prestations transfrontalières et les entreprises bénéficiant d'un montant d'indemnisation inférieur à 1 million de francs par an.

Article 27 Système de bonus-malus

Le canton du Valais n'est pas favorable à l'introduction d'un système de bonus-malus. Celui-ci sera difficile à mettre en place, spécialement pour les entreprises ayant une forte dépendance à l'activité touristique. L'équité de traitement entre les entreprises pourrait être menacé.

Article 31 Présentation des offres

Le canton du Valais soutient la mise en place de la nouvelle plate-forme de données uniformisant les documents d'offres et les comptes effectifs à transmettre par les entreprises.

Article 34 Recettes et activités annexes

Le canton du Valais salue l'effort de clarification et de distinction entre les recettes annexes et les activités annexes.

Concernant l'alinéa 5, le canton du Valais est dans l'attente de la directive en cours d'élaboration de l'OFT sur les principes relatifs aux recettes et aux activités annexes.

Article 36 Chiffres-clés et comparaison systématique des offres de prestations commandées

Le canton du Valais apprécie le fait que l'OFT ouvre et mette à disposition sa base de données « Benchmark » aux cantons.

Article 42 Calcul des participations cantonales

Conformément à la remarque formulée en introduction, le Conseil d'Etat du canton du Valais relève le maintien, dans le calcul des indemnités, des composantes structurelles et l'importance de ces dernières pour les régions de montagne, peu densifiées, dont la desserte en transports publics se doit néanmoins d'atteindre un certain niveau de prestations.

Article 56 Innovations

Le canton du Valais salue le fait que les contributions à fonds perdu destinées à encourager l'innovation peuvent bénéficier à l'ensemble des transports publics, et pas uniquement au secteur TRV.

Concernant l'alinéa 2, le canton du Valais est dans l'attente de la nouvelle directive prévue pour le programme d'encouragement.

Article 57 Investissements des entreprises de transport à câbles

Concernant l'alinéa 2, le canton du Valais est dans l'attente de la nouvelle directive présentant les conditions et le processus de financement des investissements des installations à câbles indemnisées.

Nous soulignons une nouvelle fois l'importance de ces liaisons câblées et leur potentiel pour le développement d'infrastructures de transports publics performantes en régions de montagne. Dans ce sens, nous saluons le maintien des contributions aux investissements pour les installations à câbles.

Article 59 Comptabilité analytique

Le Canton du Valais salue la mise en place de directives de l'OFT qui apportent de la clarté et de l'uniformité entre le compte prévisionnel (valeurs prévisionnelles) et le compte de résultats par ligne (valeurs réelles).

Annexes 2 et 3

La remarque formulée pour l'art. 42 vaut également pour les annexes 2 et 3.

Les autres articles de l'OITV n'amènent pas de commentaires particuliers.

Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs

Article 5 Fonction de desserte, al. 2, let. a

Dans le prolongement de la remarque formulée à l'art. 3 OITV, il est impératif que les critères formulés l'article 5 alinéa 2 OTV ne soient pas soient cumulatifs. Or cela ne ressort pas clairement du message pour la lettre a. Pour les localités disposant d'habitats traditionnels dispersés et pour les vallées des régions de montagne, un rayon de 1.5 km s'avère insuffisant pour maintenir une desserte de base correcte dans l'ensemble des régions périphériques.

Dès lors, afin de lever toute ambiguïté, l'art. 5 al. 2 doit être modifié comme suit :

² Sont considérés comme des localités les espaces construits habités toute l'année et comprenant au moins 100 habitants dans:

- a. un rayon de 1,5 km au maximum; , ou
- b. les habitats dispersés traditionnels, ou
- c. les vallées des régions de montagne dont la desserte se fait à partir d'un point commun.

Il est impératif que la desserte des régions périphériques puisse être maintenue voire développée et que la modification de l'ordonnance n'entraîne pas une détérioration des dessertes.

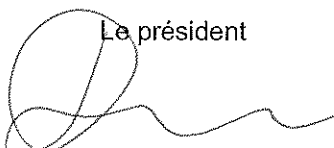
Article 15 Durée de la concession, al. 1

Le canton du Valais est favorable à une durée de 12 ans.

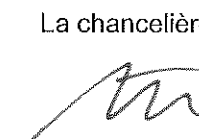
Le Conseil d'Etat du canton du Valais partage la volonté du Conseil fédéral de renforcer la planification, la procédure de commande et la surveillance du trafic régional de voyageurs. Il relève l'importance de ce dernier pour toutes les régions du pays, notamment pour les régions périphériques et de montagne qui se doivent également de bénéficier d'une offre TRV adaptée et performante.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Christophe Darbellay



La chancelière

Monique Albrecht

A envoyer par courriel à : finanzierung@bav.admin.ch



Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Per E-Mail

finanzierung@bav.admin.ch

T direkt +41 41 728 53 11

roman.wuelser@zg.ch

Zug, 21. November 2023 RW/las

Laufnummer: 54905

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. August 2023 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kanton Zug zur Stellungnahme in der obgenannten Angelegenheit eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Baudirektion mit der direkten Erledigung dieses Geschäfts beauftragt. Wir äussern uns dazu gerne wie folgt:

Die Fachämter der Kantone wurden bereits im Vorfeld der Vernehmlassung eng in den Prozess einbezogen und konnten sich frühzeitig einbringen. Wir begrüssen die Anpassungen auf Verordnungsstufe zu Gunsten klarerer Verantwortlichkeiten und effizienteren Verfahrensabläufen im regionalen Personenverkehr. Wir haben daher keine weiteren Bemerkungen zur Vorlage.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Baudirektion

Florian Weber
Regierungsrat

Kopie an:

- Amt für Raum und Verkehr, info.arv@zg.ch

Aabachstrasse 5, 6300 Zug
T +41 41 728 53 00
www.zg.ch/baudirektion



Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
3003 Bern

22. November 2023 (RRB Nr. 1336/2023)

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes,
Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personen-
verkehrs (Vernehmlassung)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 16. August 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen betreffend Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes und Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) zugestellt. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Im Grundsatz begrüssen wir die Totalrevision der ARPV sowie die Anpassungen und Präzisierungen der übrigen Verordnungen. Ausdrücklich positiv werten wir die Aufhebung der Regelung betreffend Doppel- bzw. Mehrfachbedienung (bisheriger Art. 7 ARPV) sowie die Neuerung, wonach nur noch das meistbelastete Teilstück für die Bemessung des Angebots massgebend ist (Art. 8 Abs. 2 ARPV). Auf die Bestimmung des minimalen Querschnitts einer Linie kann damit verzichtet werden, was administrativ entlastet. Ebenfalls erfreulich ist die neue Bestimmung in Art. 8 Abs. 4 Bst. a ARPV, welche die Verdichtung des Angebots im Sinne der bisherigen Spezialregelung im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ermöglicht.

Jedoch sind wir in einigen Punkten mit der Vernehmlassungsvorlage nicht einverstanden. Diesbezüglich stellen wir die folgenden Anträge:

Antrag 1:

Der Anwendungsbereich der ARPV ist analog der geltenden Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV, SR 742.221) auf sämtliche vom Bund gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1) konzessionierten Verkehrsunternehmen auszuweiten.

Begründung: Die mit der Integration der RKV in die ARPV vorgesehene Einschränkung der bundesrechtlichen Regelungen auf Verkehrsunternehmungen bzw. Linien mit Bundesabgeltung (erläuternder Bericht, S. 6, «Geltungsbereich bisherige RKV») ist nicht zweckmässig.

Sie führt dazu, dass die Kantone oder Gemeinden eigene Bestimmungen für ihre Finanzierungsbereiche erlassen müssen, ohne dass sie dabei eine grosse Regelungsfreiheit geniessen. Der Erlass solcher Bestimmungen ist nicht nur mit einem unverhältnismässig grossen administrativen Aufwand verbunden, sondern kann auch zu unterschiedlichen Regelungen und zu Intransparenz führen.

Antrag 2:

Art. 32 Abs. 2 ARPV ist wie folgt zu ergänzen: «[...] richtet sich nach Anhang 1. Die Besteller können darüber hinaus zusätzliche und detaillierte Informationen von den Unternehmen einfordern.»

Begründung: Es muss den Bestellern möglich sein, in Ergänzung zur Gliederung der Plan- sowie der Linienerechnung gemäss Anhang 1 ARPV zusätzliche Angaben von den Unternehmen einzufordern (über die Mindest- oder optionale Kostenstruktur hinausgehende Informationen und Vergleiche zu Kosten bzw. Kostenentwicklungen). Die Kostenstruktur gemäss Anhang 1 ARPV soll also nicht abschliessend die durch die Besteller einzusehenden Kosten im Rahmen des Bestellprozesses definieren, sondern lediglich die Darstellung in den Offerten und Ist-Rechnungen. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf allfällige Zielvereinbarungen. Eine abschliessende Festlegung der einsehbaren Kosten wäre nicht sinnvoll und auch wenig praktikabel (andernfalls müsste die nationale Struktur mit allen möglichen Eventualitäten ergänzt werden). Zudem würde sie die Position der Besteller gegenüber den Unternehmen schwächen.

Antrag 3:

Art. 47 Abs. 1 Bst. a ARPV ist bezüglich der neu vorgesehenen Pflicht einer Fahrausweisstrukturerhebung in Tarif- und Verkehrsverbünden mit einer Übergangsfrist mindestens bis zur Fahrplanperiode 2029/2030 zu ergänzen.

Begründung: Grundsätzlich können wir die obligatorische Einführung von Fahrausweisstrukturerhebungen zur sachgerechten Verteilung der Einnahmen in Tarif- und Verkehrsverbünden nachvollziehen. Diese heute manuell durchgeführten Erhebungen sind jedoch mit enorm hohen Kosten verbunden. Die im ZVV gemäss Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) aufwandfinanzierten Verkehrsunternehmen werden zu über 90% durch den ZVV finanziert. Für diese Unternehmen würden die hohen Kosten einer Fahrausweisstrukturerhebung in einem deutlichen Missverhältnis zur zusätzlich gewonnenen Verteilgenauigkeit stehen, weshalb bisher darauf verzichtet wurde. Die unbesehene Übernahme der heutigen Erhebungsmethodik im ZVV kann somit keine wirtschaftliche Lösung darstellen und würde zu beträchtlichen Abgeltungssteigerungen führen. Der ZVV ist bestrebt, eine wirtschaftliche Lösung auf der Grundlage von neuen technischen Entwicklungen (z. B. mithilfe von Beacons) zu evaluieren und einzuführen, um künftig das Erfordernis einer Fahrausweisstrukturerhebung erfüllen zu können. Dies wird jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen, sodass eine Umsetzung bis zur geplanten Inkraftsetzung der revidierten ARPV (auf das RPV-Bestellverfahren 2027/2028) nicht möglich sein wird. Dementsprechend ist hier eine Übergangsfrist vorzusehen, wobei eine Einführung auf das RPV-Bestellverfahren 2029/2030 realistisch erscheint (erste Erhebung im Jahr 2027).

Antrag 4:

Art. 47 Abs. 1 Bst. b ARPV ist wie folgt zu ergänzen: «b. das Erlösniveau höchstens 20 Prozent unter dem Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs liegt. Das Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs wird unter Berücksichtigung von Durchtarifizierungsverlusten, tatsächlichen Kilometern sowie ausschliesslich Preisen der 2. Klasse ermittelt (Standarderlösniveau).»

Begründung: Gemäss dem Modell «Entschädigung Verbundpreis-Niveau» des Bundesamtes für Verkehr leitet sich das massgebende Mindesterlösniveau vom sogenannten Standarderlösniveau ab. Dieses Standarderlösniveau entspricht jedoch nicht dem Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs, da es Durchtarifizierungsverluste einberechnet anstatt die tatsächlichen Kilometer von Tarifikilometern berücksichtigt und da lediglich die Preise der 2. Klasse einfließen. Die Formulierung in Art. 47 Abs. 1 Bst. b ARPV ist daher so zu ergänzen, dass das Standarderlösniveau als Referenzwert gilt.

Antrag 5:

Die Mitfinanzierung von historischen Fahrzeugen durch den Bund soll nicht ausschliesslich auf regel- und fahrplanmässig eingesetztes Rollmaterial beschränkt werden.

Begründung: Gemäss der Vernehmlassungsvorlage sollen ungedeckte Kosten von historischem Rollmaterial nur abgegolten werden, wenn dieses regel- und fahrplanmässig eingesetzt wird (erläuternder Bericht, S. 7, «Historische Fahrzeuge»). Aufgrund der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3), die durch das fahrplanmässige Angebot einzuhalten sind, ist ein solcher Einsatz von historischem Rollmaterial höchstens sehr beschränkt möglich. Die neue Regelung würde in Realität bedeuten, dass der Bund historisches Rollmaterial praktisch nicht mehr mitfinanziert. Sämtliche Kosten zur Erhaltung dieser bedeutenden Kulturgüter würden auf andere Gemeinwesen oder Dritte abgeschoben, was nicht angemessen scheint. Hier ist eine weniger strikte Regelung vorzusehen.

Dass grundsätzlich keine direkten Beiträge an Vereine oder Stiftungen mitfinanziert werden, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern, können wir hingegen unterstützen.

Antrag 6:

Die Definition der Erschliessungsfunktion gemäss Art. 5 Abs. 2 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11) sollte enger gefasst werden.

Begründung: Den gewählten Radius von 1,5 km in Kombination mit nur 100 zu erschliessenden Einwohnerinnen und Einwohnern erachten wir auch für sehr ländliche Gebiete als zu gross. Weit verstreute Siedlungen können höchstens dann wirtschaftlich erschlossen werden, wenn die Bevölkerung überwiegend auf einer Erschliessungsachse wohnt (z. B. in einem Tal). Wir schlagen vor, entweder einen kleineren Radius zu wählen (z. B. 750 m) oder die Definition anderweitig einzuschränken (z. B. auf einer Erschliessungsachse wohnhaft).

**Antrag 7:**

Die Bestimmungen zur Datenbearbeitung durch die Unternehmen in Art. 79a VPB ist wegzulassen oder in jedem Fall grundlegend und in Absprache mit den Transportunternehmen im Sinne der Zweckmässigkeit und Angemessenheit zu überarbeiten.

Begründung: Gemäss dem neu vorgesehenen Art. 54 PBG werden Transportunternehmen künftig datenschutzrechtlich als Bundesorgane qualifiziert. Damit bedürfen Datenbearbeitungen durch Transportunternehmen in jedem Fall einer gesetzlichen Grundlage. Diese gesetzliche Grundlage ergibt sich aus den im PBG und in den zugehörigen Verordnungen definierten Aufgaben der Transportunternehmen. Im Rahmen der Erfüllung dieser Aufgaben dürfen die Transportunternehmen auch Personendaten bearbeiten, soweit sie dabei die Vorgaben des Datenschutzgesetzes (DSG, SR 235.1) und der Datenschutzverordnung (DSV, SR 235.11) einhalten. Betreffend Datenbearbeitungen im Zusammenhang mit Reisen ohne gültigen Fahrausweis enthält das PBG zudem ausdrückliche Rechtsgrundlagen in den Art. 20 und 20a. Eine zusätzliche Konkretisierung bzw. Einschränkung der zulässigen Datenbearbeitungen auf bestimmte Zwecke und Datenkategorien, wie sie in Art. 79a Abs. 1 VPB vorgesehen ist, scheint vor diesem Hintergrund weder notwendig noch zweckmässig. Bezüglich der Bearbeitung besonders schützenswerter Daten (Art. 79a Abs. 2 VPB) ist zudem darauf hinzuweisen, dass das DSG eine abschliessende Definition besonders schützenswerter Personendaten enthält (Art. 5 Bst. c DSG) und die in Art. 5 Bst. a und b DSG aufgeführten Datenkategorien nicht darunterfallen. Sodann dürften auch die übrigen Bestimmungen in Art. 79a VPB in Anbetracht der bereits bestehenden Rechtsgrundlagen, namentlich der Art. 20, 20a und 54 PBG sowie der einschlägigen Bestimmungen des DSG und der DSV, am Ziel vorbeischiessen. In Bezug auf die Protokollierungspflicht würden wir es begrüssen, wenn in Absprache mit den Transportunternehmen eine zweckmässige und praktikable Lösung gefunden werden könnte.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Mario Fehr

Dr. Kathrin Arioli





Parti Socialiste Suisse / Sozialdemokratische Partei der Schweiz

Secrétariat central / Zentralsekretariat

Theaterplatz 4, 3011 Berne

Case postale / Postfach, 3001 Berne

Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch

www.pssuisse.ch / www.spschweiz.ch

Office fédéral des transports OFT

Mühlestrasse 6

3063 Ittigen

Par courriel à : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, 30 novembre 2023

Modifications d'ordonnances relatives à la révision de la loi sur le transport de voyageurs / révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)

Cher Monsieur le Conseil fédéral

Chères Mesdames, Chers Messieurs

Nous vous remercions de pouvoir prendre position dans le cadre de cette consultation que nous vous faisons parvenir par cette lettre.

Avant de résumer l'objet sous consultation et de nous prononcer sur notre position, nous souhaitons exprimer notre déception avec le rapport explicatif. Il manque des informations cruciales telles que la contextualisation légale ainsi qu'une présentation des conséquences des modifications au divers niveaux (confédération, cantons, communes et groupes intéressés). A notre avis, celui-ci est donc de qualité insuffisante et rend l'évaluation de l'objet sous consultation pratiquement impossible sans investigations additionnelles. Ce qui suit se base donc sur ce rapport incomplet et des recherches indépendantes.

Résumé de la consultation :

Suite à la révision de la loi sur le transport de voyageurs approuvée par le Parlement le 16 décembre 2022, le Conseil fédéral souhaite adapter les ordonnances relatives à cette loi. Ainsi, une révision totale de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) est prévue, tout comme des adaptations de l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de

l'infrastructure ferroviaire (OCFP), de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV) et l'abrogation de l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC). En outre, d'autres ordonnances seront adaptées en raison de nouveaux renvois ou de mises à jour, comme l'ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM) et l'ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles (OICa). Les buts des changements proposés sont de :

- 1) Renforcer et clarifier la surveillance et le controlling ;
- 2) Augmenter la sécurité de planification et le caractère obligatoire par des conventions d'objectifs pluriannuelles ;
- 3) Introduire un benchmark national sur les chiffres-clés financiers afin d'améliorer la transparence et l'efficacité ;
- 4) Préciser l'utilisation des excédents et suppression de la rémunération des fonds propres ;
- 5) Etendre le financement des innovations pour les projets-pilotes et les prototypes à l'ensemble des transports publics ;
- 6) Créer une plate-forme de données pour simplifier la procédure de commande biennale ;
- 7) Créer une infrastructure de distribution des offres de prestations commune aux entreprises de transport et accessible à des tiers sans discrimination ;
- 8) Clarifier les prestations indemnisées et les questions tarifaires ;
- 9) Assurer le traitement des données personnelles.

Prise de position du PS Suisse :

Le transport régional qui garantit la mobilité des populations plus isolées, remplit une fonction de service universel. C'est pour cette raison que le PS Suisse soutient de manière générale les modifications d'ordonnances découlant de la révision de la loi sur le transport de voyageurs. Car cette révision clarifie les compétences des acteurs / actrices et vise à harmoniser et fluidifier les processus administratifs et de financement. Le PS Suisse se réjouit également d'apprendre que les parts de participation des cantons et de la Confédération n'ont pas été modifiées et que le traitement des données personnelles est assuré. Nous saluons également l'ancrage réglementaire de la promotion d'innovation pour tous les transports publics ainsi que les chargements de vélos par les voyageurs. Finalement nous approuvons la correction de mesure de la qualité – c'est-à-dire des fréquences – qui se base désormais sur le tronçon le plus chargé.

Par contre, nous considérons d'un œil plus critique la notion de « benchmark » national qui vise à créer une plus grande transparence sur la rentabilité des prestations des entreprises de transports et à inciter à une plus grande efficacité (rapport explicatif, p. 4). Or, comme mentionner au début de notre prise de position, le transport régional remplit une fonction de service universel qui ne peut pas être évalué avec des critères d'économie d'entreprise tels que les benchmarks. Pendant que nous soutenons l'incitation à l'efficacité des entreprises de transports, nous insistons sur le fait que de tels principes d'incitations ne devraient en aucun cas servir d'argument pour interrompre le financement d'une ligne ou d'une entreprise qui serait la seule à garantir la desserte d'une région isolée. Ainsi, le rapport explicatif de l'OFT témoigne d'une compréhension du service public qui n'a pas comme but premier de garantir un service à la population, mais de faire des gains. Cette compréhension du service public ne correspond pas à la nôtre qui entend par ce terme des services de qualité dans toutes les régions du pays, même là où ce n'est pas rentable d'un point de vue purement économique.

Nous vous remercions de considérer notre position et vous prions, Mesdames, Messieurs,
de bien vouloir agréer en l'expression de nos salutations les plus solidaires,

Le PS Suisse



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrat Albert Rösti

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 24. November 2023

**Verordnungsänderung zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /
Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Perso-
nenverkehrs (ARPV)**

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP begrüsst grundsätzlich die Verschärfungen im Personenbeförderungsgesetz, die im Nachgang des «Postauto-Skandals» vom Parlament beschlossen wurden. In einigen Punkten fordert die SVP jedoch strengere Vorschriften als vorgesehen. Die Erschleichung von Subventionen mittels buchhalterischer Tricks muss in Zukunft unbedingt verhindert werden, das ist der Bund den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern schuldig. Insgesamt ist mehr Kosteneffizienz im öffentlichen Verkehr anzustreben.

Ein wirkungsvolleres **Controlling** durch eine klare Abstimmung zwischen Bund und Kantonen ist umzusetzen. Es soll dabei optimal zwischen einem starken Föderalismus und dem effizienten Einsatz der Ressourcen abgewogen werden. Der neu geschaffenen Kompetenz des Bundesamtes für Verkehr (BAV) im Bereich der Rechnungslegung Richtlinien zu erlassen, kann die SVP in diesem Zusammenhang zustimmen. In diesem Fall hat nicht die Freiheit des Unternehmens, sondern die legale und effiziente Verwendung von **Steuergeldern** oberste Priorität.

Dennoch ist es aus Sicht der SVP richtig, dass Leistungen an Dritte, die ausserhalb der konzessionierten Personenbeförderung erbracht werden, zu **Marktpreisen** verrechnet werden dürfen. Dieses Mass an unternehmerischer Freiheit muss auch einer Transportunternehmung zugestanden werden, die überwiegend vom Staat bestellte Leistungen erbringt. Vielmehr ist es sogar wünschenswert, dass Leistungen im freien Markt erbracht werden, sofern dabei keine privaten Anbieter verdrängt werden und die Höhe der Subventionen verringert wird.

Bei der Bildung von Reserven wünscht sich die SVP strengere Vorschriften als vorgesehen. Gemäss Beschluss des Parlaments muss neu die Hälfte des Gewinns aus von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten einer **Spezialreserve**

zugewiesen werden. Die SVP trat im Parlament für die Zuweisung von zwei Dritteln des Gewinns ein, ohne Erfolg. Dass diese Spezialreserve nur zur Deckung von Verlusten aus von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten verwendet werden darf, ist wiederum richtig.

Der Gleichstellung von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit privaten Unternehmen bei der **Bearbeitung von Personendaten** steht die SVP positiv gegenüber. Die Bearbeitung von Personendaten zur Sicherheit der Reisenden sowie zur Optimierung des Betriebs ist sinnvoll. Ebenfalls das Erfassen von Ein- und Ausstiegsorten zu denselben Zwecken. Die Erfassung der Daten hat jedoch zwingend anonym und unter strikter Einhaltung des Datenschutzes zu erfolgen.

Die SVP möchte betonen, dass klare **Zielvereinbarungen** zwischen den Bestellern und den Leistungserbringern selbstverständlich sind. Sie dienen der Planungssicherheit aller Beteiligten und ermöglichen eine verbindliche Kostenkontrolle. **Der öffentliche Verkehr muss sich in allen Bereichen kosteneffizienter aufstellen und die Angebote müssen laufend überprüft werden.** Dies betrifft neben den betriebswirtschaftlichen Kriterien insbesondere die Bestellung der Leistungen, die klar in der Verantwortung von Bund, Kantonen und Gemeinden liegt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 19. September 2023
TE / I 350

Stellungnahme der SAB zur Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die Vorlage sieht eine Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ARPV vor. Gleichzeitig erfolgen Anpassungen in verschiedenen anderen damit verbundenen Verordnungen, insbesondere auch der Verordnung über die Personenbeförderung VPB. Auslöser für die Verordnungsänderungen ist die vom Parlament im Jahr 2022 verabschiedete Reform des Personenbeförderungsgesetzes.

Eine gute Erschliessung mit dem Regionalverkehr ist für die Berggebiete und ländlichen Räume von zentraler Bedeutung. Der Regionalverkehr erfüllt diesbezüglich eine **Grundversorgungsfunktion**. Dies rechtfertigt auch ein entsprechendes finanzielles Engagement des Bundes und der Kantone. Für die SAB ist deshalb bei der Beurteilung der vorliegenden Revisionsvorlage in erster Linie entscheidend, ob die Grundversorgungsbestimmungen weiterhin aufrechterhalten werden. Dies ist der Fall. **Ortschaften mit mindestens 100 Einwohnern** müssen weiterhin mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden (VPB Art. 5). Die Unterscheidung zwischen Groberschliessung und Feinerschliessung (Ortsverkehr) erfolgt neu in der VPB, wobei gegenüber der heutigen Regelung in der ARPV keine materielle Änderung erfolgt. Neben der reinen Erschliessungsfunktion (Schwellenwert von 100 Einwohnern) ist zudem die Qualität der Erschliessung wichtig, oder anders ausgedrückt: die Frequenzen. Die minimalen Frequenzen liegen bei vier Kurspaaren pro Tag. Gemäss der geltenden Fassung von Art. 7 ARPV werden 4 Kurspaare angeboten, wenn auf dem schwächstbelasteten Teilstück einer Linie mindestens

32 Personen pro Tag befördert werden. Wir hatten bereits in der Vergangenheit kritisiert, dass dieses Kriterium falsch sei. Denn z.B. am Ende einer Linie sind oft nur noch wenige Passagiere anwesend. Die Messung muss am stärksten belasteten Teilstück erfolgen. Diese Korrektur wird nun im neuen **Art. 8 der ARPV** vorgenommen, indem neu auf das **meistbelastete Teilstück** abgestützt wird. **Wir unterstützen diese Anpassung ausdrücklich.** Bei den anderen Punkten für die Berechnung des Angebotes erfolgen keine materiellen Änderungen.

Bei Art. 6 ARPV(neu) wird der **Einheimischentarif** nicht mehr erwähnt. In der Tat hat sich der Bund in den vergangenen Jahren daran nicht mehr beteiligt. Wir können uns mit der Streichung in der Bundesverordnung einverstanden erklären. Die Kantone und Gemeinden können selber entscheiden, ob sie den Einheimischentarif weiterführen wollen.

Bereits im Personenbeförderungsgesetz wurde betont, dass dem Aspekt der Innovationen vermehrt Beachtung zu schenken sei. Die Präzisierung erfolgt nun in Art. 56 der ARPV. **Wir begrüßen es sehr, dass die Innovationsförderung für den gesamten öffentlichen Verkehr gilt und nicht nur für den abgeltungsberechtigten Regionalverkehr.** Denn Innovationen werden zu mehr Nachfrage im gesamten öffentlichen Verkehr führen. Wenn z.B. ein neues touristisches Angebot auf einer nicht abgeltungsberechtigten Linie eingeführt wird so erfolgt die Anreise im Idealfall mit dem öV und stärkt somit das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs.

Wir stellen zudem zustimmend fest, dass der Berechnungsmechanismus für die **Anteil des Bundes und der Kantone an den Abgeltungen unverändert** übernommen wurde.

Der **Veloselbstverlad** hat in den letzten Jahren massiv an Bedeutung gewonnen. Aufgrund mangelnder Verladekapazitäten kam es dabei teils zu sehr unschönen Szenen. Die Situation konnte dank des Dialogs zwischen den SBB und den Veloverbänden etwas verbessert werden. Die SBB stellten für den Verkehr innerhalb der Schweiz mehr Kapazitäten zur Verfügung, führten aber auf der anderen Seite eine Reservationspflicht für den Transport von Velos auf den IC-Strecken am Wochenende ein. Bezüglich Velotransport ins Ausland stellten sich die SBB bisher auf den Standpunkt, dass dies nicht möglich sei. Die EU hat das Problem inzwischen auch erkannt und entsprechende Bestimmungen erlassen (Passagierrechte-Verordnung 2021/782). Mit der Verordnungsanpassung wird die Mitnahme von Velos im internationalen Eisenbahnverkehr grundsätzlich ermöglicht. Das liegt nicht zuletzt im Interesse des Schweizer Tourismus. **Die Übernahme dieser Bestimmung in Art. 62a der VPB wird deshalb von uns sehr begrüsst.**

Zusammenfassend unterstützen wir die Totalrevision der ARPV und der konnexen Verordnungen in den für uns zentralen Punkten.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)

Par courriel :
finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 1^{er} décembre 2023

Modification d'ordonnances découlant de la révision de la loi sur le transport de voyageurs / Révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)

Prise de position de l'Association des Communes Suisses (ACS)

Monsieur le Conseiller fédéral,
Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 16 août 2023, vous nous avez soumis la modification de loi citée en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1500 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

Considérations générales

La révision totale de l'Ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV) découle de la réforme de la loi sur le transport régional de voyageurs (TRV), dont l'objectif était de clarifier les responsabilités et de rendre les procédures plus efficaces.

L'ACS avait déjà salué dans sa prise de position du 15 août 2019 la révision de la loi sur le transport de voyageurs visant à rendre plus efficace et plus transparent le TRV.

Remarques spécifiques

Les conventions d'objectifs pluriannuelles, dont il est question aussi bien dans la loi sur le transport de voyageurs (LTV) que dans la présente révision de l'OITRV, sont notamment un élément positif et utile à la planification à moyen terme, permettant de fixer les points essentiels du développement de l'offre de prestation et des coûts. L'ACS est favorable à des conventions d'objectifs qui sécurisent la planification tant pour les prestataires que pour les commanditaires ainsi que le financement à moyen-terme.

Par ailleurs, l'amélioration du système de surveillance de la Confédération et des cantons concernant des subventions devrait permettre dans une certaine mesure de mieux gérer les fonds alloués au TRV. De même, la comparaison des chiffres-clés (benchmarking national)

renforce les incitations visant à ce que les entreprises de transport fournissent des prestations efficaces et qualitatives (art. 5 et art. 36 OITRV). Ces aspects pourraient avoir un effet positif sur l'offre de transport globale et la gestion de celle-ci par les entreprises de transports, ce que salue l'ACS.

S'agissant des conditions d'indemnisation prévue à l'art. 7 OITRV, la révision de l'ordonnance ne comporte pas de changements concernant le subventionnement du trafic local, qui n'est pas indemnisé par la Confédération. La notion de desserte multiple, qui concernent les prestations de transport couvrant des localités déjà desservies est toutefois supprimée dans le nouvel art. 7 OITRV, avec un effet positif pour les transports dans les agglomérations notamment. En effet, il s'avère parfois compliqué de définir ce qui représente une desserte de base et ce qui représente une desserte multiple dans les agglomérations à forte densité de population. Avec la suppression de cette notion, un plus grand nombre de lignes pourrait être indemnisé par la Confédération, améliorant potentiellement la situation des transports. L'ACS salue cette démarche en faveur du trafic d'agglomération.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur à l'assurance de notre considération distinguée.

Association des Communes Suisses

Le président

Le directeur



Hannes Germann
Conseiller aux États



Christoph Niederberger

Copie à :

Union des villes suisses (UVS)

Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, den 30. November 2023

Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung

Der Schweizerische Städteverband begrüsst die vorgeschlagene Totalrevision der ARPV und der weiteren Verordnungen zum Vollzug des revidierten Personenbeförderungsgesetzes (PBG) grundsätzlich. Im Nachgang zu den in mehreren Fällen aufgetretenen Unregelmässigkeiten bei der Offertstellung und dem Bezug von Abgeltungen ist eine Stärkung der Aufsicht und des Controllings auch im Interesse der Städte. Bei einigen wenigen Aspekten sind die Städte jedoch mit den Änderungsvorschlägen nicht einverstanden und stellen die nachfolgend formulierten und begründeten Anträge.

Anträge

Wir beantragen folgende Anpassungen:

- Der **Anwendungsbereich der ARPV** ist analog der heutigen Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV, SR 742.221) auf sämtliche vom Bund gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1) konzessionierten Verkehrsunternehmen auszuweiten.



Begründung:

Die mit der Integration der RKV in die ARPV vorgesehene Einschränkung der bundesrechtlichen Regelungen auf Verkehrsunternehmungen bzw. Linien mit Bundesabgeltung (Erläuternder Bericht S. 6, «Geltungsbereich bisherige RKV») ist aus Sicht der Städte nicht zweckmässig. Sie führt dazu, dass die Kantone oder Gemeinden eigene Bestimmungen für ihre Finanzierungsbereiche erlassen müssen, ohne dass sie dabei einen grossen Freiheitsgrad geniessen. Zudem ist die Mehrheit der Verkehrsunternehmen sowohl im Ortsverkehr als auch im RPV tätig. Der Erlass solcher Bestimmungen ist nicht nur mit einem unverhältnismässig hohen administrativen Aufwand verbunden, sondern kann auch zu unterschiedlichen Regelungen und Intransparenz führen.

- **Art. 47 lit. a ARPV** ist bezüglich der neu vorgesehenen Pflicht einer Fahrausweisstrukturhebung in Tarif- und Verkehrsverbünden mit einer Übergangsfrist mindestens bis zur Fahrplanperiode 2029/2030 zu ergänzen.

Begründung:

Grundsätzlich wird die obligatorische Einführung von Fahrausweisstrukturhebungen zur sachgerechten Verteilung der Einnahmen in Tarif- und Verkehrsverbünden nachvollzogen. Diese heute manuell durchgeführten Erhebungen sind mit hohen Kosten verbunden. Um einen fließenden Übergang sicherzustellen, ist jedoch eine Übergangsfrist vorzusehen: Eine Einführung auf das RPV-Bestellverfahren 2029/2030 erscheint realistisch.

- **ARPV Artikel 56, Ziffer 1** ist folgendermassen zu ergänzen:

Zur Förderung von Innovationen kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite A-Fonds-perdu-Beiträge gewähren. Innovationsprojekte für den Vertrieb multimodaler Mobilitätsangebote, welche die Angebote des öffentlichen Verkehrs integrieren, gelten als beitragsberechtigt.

Begründung:

In Artikel 56 des Entwurfs der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) wird die Unterstützung von Innovationen geregelt. Der Städteverband begrüsst, dass die bisherige Beschränkung der Förderung auf den Regionalverkehr aufgehoben wird. Er erachtet es zudem als wichtig, dass auch Innovationen für den Vertrieb multimodaler Mobilitätsangebote (Mobility as a Service, MaaS) unterstützt werden können, sofern darin auch die öV-Angebote enthalten sind. Die neuen geteilten Mobilitätsformen werden künftig eine wichtige «Zubringerfunktion» für den öV darstellen, weshalb eine nahtlose Verknüpfung via Buchungsplattformen hier von grosser Bedeutung ist. Der Bund hat die Bedeutung des Themas zwar erkannt und beabsichtigt, zukünftig über die Vorlage für eine nationale Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) solche Bestrebungen zu unterstützen. Wann MODIG jedoch in Kraft treten kann, ist zum heutigen Zeitpunkt ungewiss. Deshalb sollte die Möglichkeit genutzt werden, gestützt auf die ARPV mindestens übergangsweise MaaS-Projekte zu unterstützen.



- **VPB Artikel 56a, Ziffer 4** ist folgendermassen zu ergänzen:

Unternehmen, die den direkten Verkehr nach Artikel 16 PBG anbieten, müssen sich der Vertriebsinfrastruktur anschliessen. Weiteren konzessionierten Unternehmen sowie Unternehmen mit einer Bewilligung nach Artikel 7 oder 8 PBG ist der Anschluss zu diskriminierungsfreien Bedingungen und gegen angemessenes Entgelt zu gewähren.

Begründung:

In Artikel 56a des Entwurfs der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) wird die gemeinsame Vertriebsinfrastruktur geregelt, welche durch die öV-Branche gemeinsam zu betreiben ist und durch die Branchenorganisation Alliance Swiss Pass erstellt und weiterentwickelt wird. In Ziffer 2 wird unter anderem festgehalten, dass die Vertriebsinfrastruktur diskriminierungsfrei zur Nutzung durch Dritte verfügbar sein soll. Artikel 56 der VPB stützt sich auf Artikel 17a des revidierten Personenbeförderungsgesetzes. Dort ist festgehalten, dass eine Nutzung durch Dritte diskriminierungsfrei und gegen angemessenes Entgelt erfolgen soll. Diese Ergänzung ist wichtig, damit branchenfremde Unternehmen im Vertrieb von öV-Angeboten nicht eine marktdominierende Stellung erringen können.

- Die Mitfinanzierung von **historischen Fahrzeugen** durch den Bund soll nicht ausschliesslich auf regel- und fahrplanmässig eingesetztes Rollmaterial beschränkt werden.

Begründung:

Gemäss Vernehmlassungsvorlage sollen ungedeckte Kosten von historischem Rollmaterial nur abgegolten werden, wenn dieses regel- und fahrplanmässig eingesetzt wird (Erläuternder Bericht S. 7, «Historische Fahrzeuge»). Aufgrund der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes, welche beim fahrplanmässigen Angebot einzuhalten sind, ist ein solcher Einsatz von historischem Rollmaterial aber höchstens sehr beschränkt möglich. Die neue Regelung würde in Realität bedeuten, dass der Bund historisches Rollmaterial praktisch nicht mehr mitfinanziert. Sämtliche Kosten zur Erhaltung dieser bedeutenden Kulturgüter würden auf andere Gemeinwesen oder Dritte abgeschoben, was nicht angemessen scheint. Hier ist eine weniger strikte Regelung vorzusehen.

- **HRM2** wird als gleichwertig zu **Swiss GAAP FER** betrachtet.

Begründung:

Aus Sicht gewisser Städte sind Art. 58 und Art. 63 Abs. 1 APRV ausschliesslich auf privatwirtschaftliche Aktiengesellschaften ausgerichtet. Die neuen Bestimmungen müssen jedoch die Existenz von gemeindeeigenen Verkehrsbetrieben ermöglichen, d.h. deren Existenz und der Tatsache Rechnung tragen, dass deren Abschluss, Kostenrechnung etc. nach anderen gesetzlichen Vorgaben der öffentlichen Hand gegliedert werden müssen. Dies ist in der Vorlage nicht ersichtlich. Zwischen Swiss GAAP FER und den Vorgaben HRM2 der öffentlichen Gemeindebetriebe existieren grundlegende Differenzen. Eine Rechnungslegung nach HRM2 muss auch mit der neuen Regelung möglich sein.



- Die **Gemeindegremien** sind als gleichwertige Gremien zu **Verwaltungsrat und Generalversammlung** anzuerkennen.

Begründung:

Gemäss Art. 65 ARPV wird bei den Prozessen und Verantwortlichkeiten ausschliesslich auf privatwirtschaftliche Gremien Bezug genommen. Da in gewissen Städten keine solche Gremien existieren, sind die Gemeindegremien als gleichwertig anzuerkennen.

- Die Schwellenwerte für die **Ausschreibung von Busleistungen** sind einheitlich auf mindestens 1 Mio. Franken zu erhöhen (Art. 12 ARPV).

Begründung:

Die Schwellenwerte wurden zwar nicht verändert (500 000 Franken), müssten aber bei mindestens einer Million Franken liegen. Die höheren Kosten der elektrifizierten Busflotten samt Infrastruktur und deren Vorlaufzeit für die Planung und Installation müssen bei den Schwellenwerten berücksichtigt werden. Ein einzelner Bus muss noch ohne Ausschreibung beschafft werden können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Anders Stokholm
Stadtpräsident Frauenfeld

Direktor

Martin Flügel

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

DETEC
Monsieur Albert Röstli,
Conseiller fédéral et chef du Département

e-mail : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 24 novembre 2023

Modifications d'ordonnances relatives à la révision de la loi sur le transport de voyageurs / Révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV). Consultation.

Monsieur le Conseiller fédéral,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous faisons parvenir notre avis.

Notre réponse reprend pour l'essentiel les éléments de la prise de position de transfair, qui est un partenaire social reconnu de la branche des transports publics, qui dispose d'une grande expertise dans ce domaine et qui est affilié à Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses.

1. Remarques préliminaires

Travail.Suisse avait déjà pris position dans le cadre de la consultation, en août 2019, avec son affilié transfair, sur la révision de la loi sur le transport de voyageurs. A cette occasion, Travail.Suisse s'était déjà prononcé sur certains éléments qui figurent désormais également dans la modification de l'ordonnance. Travail.Suisse s'était notamment prononcé pour une utilisation plus flexible des excédents des entreprises de transport (ET), des conventions d'objectifs sur un pied d'égalité, un benchmark national équitable, des durées plus longues des conventions d'objectifs couplées aux concessions. Travail.Suisse s'était en outre clairement prononcée contre l'ouverture de l'infrastructure de distribution à des tiers.

2. Grandes lignes du projet de loi

Renforcer et clarifier la surveillance et le contrôle de gestion

Travail.Suisse salue le fait que l'Office fédéral des transports (OFT) puisse à l'avenir édicter des directives pour préciser les prescriptions légales dans les domaines subventionnés des transports publics, comme dans le domaine de la présentation des comptes. Travail.Suisse estime aussi judicieux d'améliorer la coordination et l'harmonisation entre la Confédération et les cantons pour la procédure de commande et la surveillance des subventions.

Augmenter la sécurité de la planification et l'engagement par des conventions d'objectifs pluriannuelles

Travail.Suisse approuve les conventions d'objectifs dont le caractère obligatoire et le degré de détail ont été élargis. On répond ainsi aux besoins des commanditaires et des entreprises de transport (ET). Travail.Suisse soutient en outre l'harmonisation des durées des conventions d'objectifs avec les concessions

au sein d'une ET ou d'une région. Les concessions attribuées plus longtemps, dans le cadre de 12 ans, qui en résultent, permettent d'améliorer la planification, la stabilité et la continuité dans les transports publics.

Introduction d'un benchmark national sur les indicateurs financiers afin d'améliorer la transparence et l'efficacité.

Travail.Suisse soutient l'introduction d'un benchmark national, à condition qu'il soit réalisé de manière équitable et correcte. Les différences régionales et spécifiques aux ET doivent être prises en compte. Si ce n'est pas le cas, des conclusions erronées peuvent être tirées du benchmark, ce qui se traduit par des mesures d'économie, y compris au niveau du personnel. Outre l'incitation à une plus grande efficacité, il faudrait également créer une incitation à de meilleures conditions de travail. Le benchmark ne devrait donc pas se concentrer uniquement sur la rentabilité, mais également sur d'autres facteurs tels que la sécurité au travail, le nombre d'accidents ou les conditions de travail. Pour Travail.Suisse, une publication des indicateurs financiers linéaires et des résultats du benchmarking est problématique. Il est suffisant que ces informations parviennent exclusivement aux cantons et aux UT. Une publication peut entraîner une pression médiatique et sociale et, indirectement, des mesures d'économie qui, à leur tour, mettent le personnel en danger.

Précision sur l'utilisation des excédents et suppression de la rémunération des fonds propres

Dans sa prise de position dans le cadre de la consultation sur la révision de la loi sur le transport de voyageurs, Travail.Suisse s'était déjà engagé pour que les ET puissent disposer librement d'une partie (un tiers) de leurs bénéfices. C'est pourquoi Travail.Suisse salue le fait qu'à l'avenir, le capital dont il est prouvé qu'il provient d'autres secteurs que le TRV puisse être rémunéré avec l'accord des commanditaires.

Extension du financement des innovations pour les projets pilotes et les prototypes à l'ensemble des transports publics

Travail.Suisse salue le fait qu'il soit désormais possible de soutenir financièrement non seulement les innovations du secteur TRV, mais aussi celles de l'ensemble des transports publics.

Création d'une plateforme de données pour simplifier la procédure de commande de 2 ans

La création d'une plateforme de données unifiée pour améliorer l'efficacité de la procédure de commande est jugée utile.

Infrastructure commune par laquelle les ET distribuent leurs offres et qui est accessible à des tiers sans discrimination.

Dans sa prise de position sur la révision de la loi sur le transport de voyageurs, Travail.Suisse s'était clairement prononcé contre l'ouverture des plateformes de distribution à des tiers. La raison en est la crainte d'une érosion de l'interface client de la part des ET, si des tiers peuvent vendre leurs propres offres et billets. L'ouverture comporte un risque de perte de chiffre d'affaires pour les ET. Travail.Suisse salue toutefois le fait qu'au moins l'exploitation et le développement de la plateforme soient désormais assurés par les ET elles-mêmes. Les chances et les risques de l'ouverture restent toutefois flous et doivent être suivis de près.

Assurer le traitement des données personnelles

Pour Travail.Suisse, il est positif de mettre sur un pied d'égalité les entreprises de transports publics avec les entreprises privées en matière de traitement des données personnelles. Les entreprises de transports publics seront ainsi plus compétitives et ne seront plus exposées à des désavantages économiques dans ce domaine.

Adaptations indépendantes de la réforme TRV

Travail.Suisse salue le fait qu'une précision soit désormais apportée pour le financement des offres d'importance nationale et que, par conséquent, les guides de système puissent être financés par la seule Confédération, sans participation des cantons, sur le crédit TRV, par le biais de l'ordonnance sur la coordination des transports pour faire face aux situations exceptionnelles et aux tâches de coordination.

Travail.Suisse soutient la demande de transfair d'examiner la possibilité d'un troisième leadership de système pour les transports urbain. Cela permettrait de répondre de manière plus ciblée aux besoins des transports urbains (pandémie, pénurie d'énergie, coordination des bus électriques, etc.). Travail.Suisse salue l'adaptation en faveur du chargement des vélos par les voyageurs, conformément à la directive européenne.

Travail.Suisse soutient également une autre proposition de transfair visant à ce que les ET puissent à l'avenir intégrer dans leurs offres le renchérissement annuel moyen prévu par le Seco sur les frais de personnel, afin de détendre sensiblement les négociations salariales annuelles. Cela permettrait de créer un standard pour les ET dans toute la Suisse et d'établir une base uniforme entre les entreprises, mais aussi leur personnel. L'indemnisation automatique de la compensation du renchérissement doit être inscrite dans l'ordonnance.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Travail.Suisse



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du dossier service public

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

1. Dezember 2023

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der
Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV):
Stellungnahme economiessuisse**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. August 2023 haben Sie uns eingeladen, zu mehreren Verordnungsänderungen im Bereich des öffentlich finanzierten Verkehrs Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Wirtschaft bündeln wir die Interessen von 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt rund 100'000 Schweizer Unternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem sicheren, verlässlichen und innovativen Verkehrssystem und einem nachhaltigen Umgang mit den finanziellen Ressourcen des Bundes interessiert.

Wir stimmen den meisten vorgeschlagenen Anpassungen zu, da sie der Umsetzung der verabschiedeten Revision des Personenbeförderungsgesetzes dienen. Dennoch möchten wir einige grundlegende Bemerkungen anbringen:

- Das BAV will, als Learning aus den verschiedenen Subventionsskandalen der letzten Jahre, die Kontrollschraube deutlich anziehen. Das Grundproblem im abgeltungsberechtigten Verkehr bleibt aber die Informationsasymmetrie zwischen Bestellern und Transportunternehmen, die man nur über eine **Stärkung von Ausschreibungen und eine Deregulierung** lösen kann. Ein System mit Direktvergabe und engem Korsett von Vorschriften wird weitere Fehlentwicklungen mit sich bringen.
- Wir befürchten, dass die hohe Kontinuität der Zielvereinbarungen zwischen Bund und Transportunternehmen die Effizienzanreize und Innovationskraft im öV reduzieren. Auch müssen künftig **zusätzliche Anreize für wirtschaftliche Angebotskonzepte seitens Bund, Kantone und Transportunternehmen** geschaffen werden.
- Die Einführung eines Benchmarks für öV-Angebote ist sinnvoll und erhöht die **Transparenz**, insb. wenn die Zahlen veröffentlicht werden.
- Die freie Gewinnverwendung sollte, wenn immer möglich, mit der **Gewährung unternehmerischer Freiheiten und der Tragung der entsprechenden Risiken einhergehen**.

- Die Finanzierung von Innovations- und Pilotprojekten darf **keine Wettbewerbsverzerrungen** nach sich ziehen.
- **Der diskriminierungsfreie Zugang zur Vertriebsinfrastruktur der Transportunternehmen muss zwingend für alle Unternehmen gelten.** Daten, die in hoheitlichem Auftrag unter Einsatz von Steuergeldern erhoben wurden, sollten Open Data sein.

In den Einzelheiten befürworten wir die folgenden Anpassungen an den Vernehmlassungsvorlagen:

Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs

Art. 36 Kennzahlen und systematischer Vergleich der bestellten Angebote

1 Das BAV berechnet aufgrund der Offerten sowie der Betriebskosten- und Leistungsrechnung Kennzahlen über die einzelnen Linien.

2 Es erstellt einen systematischen Vergleich der bestellten Angebote.

3 Es stellt **der Öffentlichkeit**, den Kantonen und den Unternehmen die Indikatoren, Kennzahlen und Ergebnisse des systematischen Vergleichs in geeigneter Form zur Verfügung.

Begründung:

Transparenz und Effizienz sind zentrale Anliegen der Wirtschaft an den abgeltungsberechtigten Verkehr. Das vorgesehene Benchmarking ist ein zaghafter Schritt, der die Transparenz und Effizienz erhöhen dürfte. Die daraus resultierenden Daten müssen jedoch unbedingt der Öffentlichkeit zugänglich sein. Nur so kann ein öffentliches Kostenbewusstsein für den öV entstehen, das eine nachhaltige Diskussion um Angebotsausbauten ermöglicht.

Art. 56 Innovationen

1 Zur Förderung von Innovationen kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite A-Fonds-perdu-Beiträge gewähren, **sofern diese wettbewerbsneutral sind**.

(...)

Wir unterstützen es, dass die Transportunternehmen künftig finanziellen Spielraum für Innovationsprojekte erhalten. Entscheidend ist dabei jedoch, dass die Privatwirtschaft nicht unfair konkurrenziert wird. Im Mobilitätsbereich verwischen die Grenzen zwischen abgeltungsberechtigtem Verkehr und freiem Wettbewerb zusehends. Dass staatliche Transportunternehmen mit Defizitgarantie und staatlichen Krediten im freien Wettbewerb unterwegs sind, ist wettbewerbspolitisch nicht akzeptabel. Das BAV sollte daher die Wettbewerbsneutralität von Beiträgen für Innovationsprojekte speziell sicherstellen.

Verordnung über die Personenbeförderung

Art. 56a Gemeinsame Vertriebsinfrastruktur

(...)

2 Unternehmen, die den direkten Verkehr nach Artikel 16 PBG anbieten, müssen sich der Vertriebsinfrastruktur anschliessen. Weiteren **konzessionierten Unternehmen sowie Unternehmen mit einer Bewilligung nach Artikel 7 oder 8 PBG** ist der Anschluss zu diskriminierungsfreien Bedingungen zu gewähren.

(...)

Begründung:

Bei der Revision des Personenbeförderungsgesetzes bestand explizit das Anliegen, den öV-Vertrieb unter Bedingungen für Drittfirmen zu öffnen. Dieses Bedürfnis besteht bei vielen Mobilitäts- und Dienstleistungsunternehmen weiterhin, insbesondere Startups und kleinere, innovative Unternehmen.

Die Konsumentinnen und Konsumenten könnten von neuen und zusätzlichen Angeboten profitieren, private Mobilitätsangebote könnten besser mit dem öV verknüpft werden und nicht zuletzt würde auch der öV-Vertrieb von mehr Reichweite profitieren. Übergeordnet könnte dadurch eine bessere Auslastung und ein effizienteres Verkehrssystem erreicht werden.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung, Bereichsleiter
Infrastruktur, Energie & Umwelt



Lukas Federer
Stv. Bereichsleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

vom Berg Julie BAV

Von: Maeder Sabine <maeder@arbeitgeber.ch>
Gesendet: Donnerstag, 31. August 2023 16:51
An: _BAV-FI Sekretariat
Betreff: AW: Vernehmlassung: Verordnungsänderungen zur Revision des PBG /
Consultation: Modifications d'ordonnances découlant de la révision de la
LTV / Consultazione: Modifiche di ordinanze conseguenti alla Riforma TRV

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, in eingangs erwähnter Sache Stellung nehmen zu können.

Da diese Vorlage gemäss Dossieraufteilung zwischen economiesuisse und dem Schweizerischen Arbeitgeberverband von economiesuisse bearbeitet wird, verzichtet der SAV auf eine Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend.

Freundliche Grüsse
Sabine Maeder

Assistentin
SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND
Hegibachstrasse 47
Postfach
8032 Zürich
Tel. +41 44 421 17 17
Fax +41 44 421 17 18
Direktwahl: +41 44 421 17 42
maeder@arbeitgeber.ch
<http://www.arbeitgeber.ch>



Von: finanzierung@bav.admin.ch <finanzierung@bav.admin.ch>
Gesendet: Freitag, 18. August 2023 08:39
An: finanzierung@bav.admin.ch
Betreff: Vernehmlassung: Verordnungsänderungen zur Revision des PBG / Consultation: Modifications
d'ordonnances découlant de la révision de la LTV / Consultazione: Modifiche di ordinanze conseguenti alla Riforma
TRV

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 16. August 2023 das UVEK beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Mesdames, Messieurs,

Le 16 août 2023, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de mener une procédure de consultation auprès des cantons, des partis politiques, des associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne, des associations faîtières nationales de l'économie et des milieux intéressés concernant les modifications d'ordonnances découlant de la révision de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de

Gentili signore e signori

il 16 agosto 2023 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una procedura di consultazione in merito alle modifiche di ordinanze conseguenti alla revisione della legge sul trasporto di viaggiatori e alla revisione totale della legge sulle indennità per il trasporto

Die Vernehmlassungsfrist dauert bis **1. Dezember 2023**.

Elektronische Zustelladresse für Stellungnahmen:

finanzierung@bav.admin.ch

Die relevanten Unterlagen für die Vernehmlassung finden Sie direkt unter dem folgenden Link:

https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/55/cons_1

Die Medienmitteilung vom 16. August 2023 finden Sie hier: [Öffentlicher Verkehr: Bundesrat schickt angepasste Verordnungen in die Vernehmlassung \(admin.ch\)](#)

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr

voyageurs (LTV) / Révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV).

La période de consultation dure jusqu'au **1^{er} décembre 2023**.

Adresse électronique pour la transmission des prises de position : finanzierung@bav.admin.ch

Vous trouverez les documents relatifs à la consultation en cliquant sur le lien suivant :

[Procédures de consultation en cours \(admin.ch\)](#)

Le communiqué de presse du 16 août 2023 se trouvent ici : [Transports publics : le Conseil fédéral met en consultation des ordonnances adaptées \(admin.ch\)](#)

Meilleures salutations

Office fédéral des transports

regionale viaggiatori (C
i Cantoni, i partiti, le as
mantello nazionali dei
città e delle regioni di
associazioni mantello
dell'economia e gli am
interessati.

La procedura di consul
concluderà il **1° dicem**
Indirizzo elettronico pe
parere: [finanzierung@](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Trovate qui tutta la rel
documentazione:
[Procedure di consultaz \(admin.ch\)](#)

trovate qui invece il co
stampa e maggiori info
sull'argomento: [Modif ordinanze concernenti pubblici: il Consiglio fe la procedura di consult \(admin.ch\)](#)

Distinti saluti

Ufficio federale dei tra



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 30. November 2023 sg-v-ml/ye

Vernehmlassungsantwort: Verordnungsänderung zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sg-v über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99,8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Der Schweizerische Gewerbeverband sg-v unterstützt die Massnahmen zur Umsetzung der Reform des Personenbeförderungsgesetzes.

Der sg-v hat 2014 die Motion 13.3663 unterstützt, die zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes, und damit auch zu dieser Vorlage führte. Nach den Ereignissen rund um fehlerhafte Subventionen geht es darum, das Vertrauen in die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu stärken und die Transparenz zu erhöhen. Diesem Umstand trägt unter anderem die Einführung einheitlicher Rechnungslegungsstandards Rechnung.

Der regionale Personenverkehr ist eine Verbundaufgabe. Bund und Kantone bestellen gemeinsam die Leistungen für den öffentlichen Personenverkehr bei den verschiedenen Transportunternehmen. Die Erfahrungen aus der Vergangenheit haben jedoch Unklarheiten bei der Zuständigkeitsverteilung ans Licht gebracht. Daher unterstützt der sg-v die mit der Vorlage vorgesehene Klärung der Zuständigkeiten von Bund und Kantonen.

Der sg-v begrüsst zudem die Aufnahme von minimaler Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit als Voraussetzungen für Abgeltungen. Damit können Effizienz und Eigenwirtschaftlichkeit gesteigert werden.

Als wichtig erachtet der sg-v zudem, dass beim Ticketvertrieb das Kartellgesetz anwendbar ist. Dadurch ist sichergestellt, dass dieser Bereich auch Drittanbietern offensteht, und der Wettbewerb ungehindert wirken kann.

Und letztlich befürwortet der sgv die ergriffenen Massnahmen im Datenschutzbereich (besonders schützenswerte Personendaten), welche für öffentliche Transportunternehmen und private Unternehmen dieselben Voraussetzungen schaffen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Kurt Gfeller
Vizedirektor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation**
Bundesamt für Verkehr BAV

Ihr Schreiben vom :	E@mail :	ch.willisch@aletschbahnen.ch
Ihr Referenz:	Direktwahl :	027 928 41 41
Ihre Nachricht vom :	bearbeitet von :	Christoph Willisch Bettmeralp, 27. November 2023

Stellungnahmen der Aletsch Bahne AG zur Revision ARPV

Sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss Ihrem Schreiben vom 18.08.2023 nimmt die Aletsch Bahnen AG sehr gerne zur Totalrevision ARPV wie folgt Stellung:

Aus unserer Sicht sollte die Definition der **Nebenerlöse und des Nebengeschäfts** auch aus der Betrachtung einer Bergbahn mitberücksichtigt werden. Beispielsweise sind Extrafahrten / zusätzliche Fahrten aus unserer Sicht her klar dem Hauptgeschäft zuzuordnen, ebenso auch in unserem Fall der Gepäck- und Gütertransport von der Talebene nach Riederalp und Bettmeralp. Des Weiteren soll eine Richtlinie zu diesem Thema erarbeitet werden. Hierzu würden wir es sehr begrüssen, dass auch Vertreter der Bergbahnen in dieser Erarbeitung eingebunden würden.

Gemäss der vorliegenden Totalrevision sollen die Voraussetzungen von **Investitionen** ebenfalls durch Richtlinien bestimmt werden. Hierzu sei auch anzumerken, dass der administrative Aufwand für Bergbahnen mit teilweise eher kleineren Investitionensvolumen ein relativ grosser interner Aufwand entsteht. Hierzu wäre es daher wünschenswert, dass Investitionen nicht an den Hürde des administrativen Aufwandes scheitern würden.

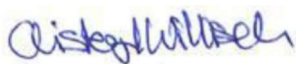
Betreffend dem Thema **Zielvereinbarung sowie der Rechnungslegungsstandards** sind gemäss der vorliegenden Totalrevision ARPV die Bergbahnen ausgeschlossen. Die Aletsch Bahnen AG begrüsst dabei, dass die Bergbahnen diesbezüglich von dieser Vereinbarung resp. diesen Richtlinien ausgeschlossen sind.

Ich hoffe, dass ich Ihnen mit diesen Ausführungen die Sachverhalte erklären konnte und somit auch dienlich sind.

Bei Fragen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Aletsch Bahnen AG



Christoph Willisch
Leiter Finanzen und Administration
Mitglied der Geschäftsleitung

EINSCHREIBEN

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 28. November 2023

Kommunikation
Rolf Meyer, +41 321 88 20, rolf.meyer@bernmobil.ch

Stellungnahme Städtische Verkehrsbetriebe SVB, BERNMOBIL, zur «Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)»

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 16. August 2023 wurde BERNMOBIL als Transportunternehmen eingeladen, zu den vorgeschlagenen «Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes/Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)» Stellung zu nehmen.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit unsere Stellungnahme zu den Verordnungsänderungen einbringen zu können. Wir haben folgende Änderungsanträge:

Datenbearbeitung

Unser Anliegen betrifft die Bestimmungen für die Datenbearbeitung durch die Unternehmen gemäss neu einzufügendem Art. 79a VPB. Der rechtskonforme Umgang mit Personendaten ist BERNMOBIL ein wichtiges Anliegen. Die vorgesehene umfassende Protokollierungspflicht sämtlicher Datenbearbeitungsvorgänge mit einer Aufbewahrungsfrist von 12 Monaten ist jedoch nicht praktikabel und geht sogar über die Bestimmungen der DSGVO hinaus.

Zudem werden uns aus der Protokollierung sämtlicher Personendatenbearbeitungen unverhältnismässiger Aufwand und Mehrkosten erwachsen, gerade betreffend Applikationen des Online-Ticketverkaufs. Ebenfalls bieten Anbieter bzw. Auftragsdatenbearbeiter Protokollierungen ausschliesslich für besonders schützenswerte Personendaten als Standardservice an.

Die flächendeckende Protokollierung widerspricht ausserdem dem Grundgedanken der neuen Datenschutzgesetzgebung hinsichtlich Datenminimierung und -sparsamkeit.

Antrag:

Vor diesem Hintergrund beantragen wir, die Protokollierungspflicht bei Transportunternehmen explizit auf die Bearbeitung besonders schützenswerter Personendaten und auf Profiling mit hohem Risiko zu beschränken.

Swiss GAAP FER

Wir begrüßen die einheitliche Einführung von Swiss GAAP FER als Standard für die Rechnungslegung. Die Verordnung soll so weit entschlackt werden, damit keine widersprüchlichen Vorgaben oder Formulierungen entstehen. Es braucht keine weiteren Richtlinien, um die Vorgaben zur Rechnungslegung zu formulieren.

Antrag:

Die Artikel 60 bis 64 ARPV sind demnach nicht mehr notwendig und können ersatzlos gestrichen werden.

Historische Fahrzeuge

Im Rahmen der Revision PBG wurde Artikel 18c^{1ter} PBG "Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots" neu eingefügt, wonach auch Kosten betreffend das historische Rollmaterial zu den ungedeckten Kosten zählen.

Im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung wird nun beschrieben, dass eine Präzisierung auf Stufe Verordnung nicht notwendig sei. Es sollen keine Abgeltungen für Rollmaterial geleistet werden, welches nicht im RPV eingesetzt wird. Wir sind mit dieser Umsetzung nicht einverstanden und bitten Sie, unsere Ergänzungen zu prüfen und umzusetzen. Die Anrechenbarkeit der Kosten soll auch für Fahrzeuge gelten, die im Ortsverkehr eingesetzt werden.

Anträge:

- Abgeltungen sollen auch für historisches Rollmaterial geleistet werden, das im Ortsverkehr eingesetzt wird.
- Als anrechenbare Kosten gelten solche, die für den Erhalt und den Betrieb des historischen Rollmaterials notwendig sind.
- Die Besteller legen in der Angebotsvereinbarung fest, welche Fahrzeuge wie oft mindestens für Publikumsfahrten eingesetzt werden müssen.
- Die Transportunternehmen können Anteile der Abgeltung für historisches Rollmaterial an von ihnen beherrschte oder beauftragte Stiftungen weitergeben, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern. Beiträge an Vereine oder Stiftungen, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern, sind daher als abgeltungsberechtigte Kosten anzuerkennen.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge zu prüfen und die notwendigen Änderungen in den Verordnungstexten vorzunehmen.

Freundliche Grüsse

BERNMOBIL

René Schmid
Direktor

Martin Stucki
Leiter Finanzen

BLS AG

Genfergasse 11
3001 Bern

bls.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Per E-Mail

Bern, 1. Dezember 2023

**Vernehmlassung zu Verordnungsänderungen zur Revision des
Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung
des regionalen Personenverkehrs (ARPV); Stellungnahme BLS AG**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können. Die nachfolgenden Bemerkungen sind gemäss dem erläuternden Bericht der Vernehmlassungsvorlage gegliedert und geben die konsolidierte Haltung der BLS AG, BLS Netz AG und Busland AG wieder.

Unsere detaillierte Haltung zur Reform RPV haben wir anlässlich des Vernehmlassungsverfahrens 2019 bereits kundgetan. Im Folgenden nehmen wir zu wenigen ausgewählten Punkten aus den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen Stellung. Ausserdem weisen wir darauf hin, dass wir unsere Interessen im Rahmen der Erarbeitung der Stellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) eingebracht haben, die wir vollständig unterstützen. Änderungs- und Ergänzungsvorschläge sind rot hinterlegt.

1. Finanzierung historisches Rollmaterial (Art. 28 1ter PBG)

Der in der Verordnung vorgeschlagene Umgang mit historischem Rollmaterial gemäss dem ergänzten Art. 28 PGB widerspricht der Absicht des Parlaments. Im Zuge der Debatte zur Reform des Regionalen Personenverkehrs wurde ein Antrag angenommen, wonach der Bund auch historisches Rollmaterial entschädigen soll, das nicht fahrplanmässig unterwegs ist.

«1ter Zu den ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung zählen auch Kosten betreffend das historische Rollmaterial.»

Diesen Antrag zu Art. 28 Abs. 1ter des Personenbeförderungsgesetzes hatte das Parlament gegen den Willen des Bundesrats angenommen. In der Verordnung kommt dieser Wille des Parlaments nun nicht mehr zum Ausdruck. Auf Seite 7 des erläuternden Berichts steht:

«Keine Abgeltungen werden damit weiterhin für Rollmaterial geleistet, welches im RPV nicht (mehr) eingesetzt wird und bspw. nur für Charterverkehr eingesetzt wird. Entsprechend werden Beiträge an Vereine oder Stiftungen, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern, ebenfalls nicht als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt.»

Diese Aussage widerspricht dem Willen des Kommissionssprechers, der den Antrag zu Art. 28 Abs. 1ter im Parlament wie folgt begründet hat:

«Im Prinzip ist diese Bestimmung auf eine Verschärfung der Praxis durch den Bund zurückzuführen. Bisher wurde dieses historische Rollmaterial mitunterstützt. Neu soll es nur noch unterstützt werden, wenn es im bestellten fahrplanmässigen Verkehr mitrollt. Die Mehrheit der Kommission findet aber, dass es die Bewahrung des historischen Rollmaterials wert ist, hier - vielleicht mit einem kleinen Sündenfall - über den bestellten Bereich hinauszugehen und das historische Rollmaterial generell zu unterstützen.»

Infolge dieser Inkonsistenz mit dem Willen der Parlamentsmehrheit fordern wir folgende Änderung an der Verordnung:

Art. 3 Bst. g (neu) Begriffe

c. Historisches Rollmaterial: Zum historischen Rollmaterial zählt Rollmaterial, das einst oder gegenwärtig im fahrplanmässigen Personenverkehr eingesetzt wurde oder wird, sich im Eigentum des entsprechenden Transportunternehmens oder einer von ihm beherrschten oder beauftragten Organisation befindet und in einem nationalen oder kantonalen Inventar eingetragen ist bzw. unter anderweitigem vergleichbarem Schutz steht.

2a) Kapitel: Abgeltung der ungedeckten Kosten von historischem Rollmaterial (neu)

Art. 43a (neu) Abgeltung von historischem Rollmaterial

¹ Die ungedeckten Kosten für das historische Rollmaterial werden gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten.

² Die ungedeckten Kosten bestehen aus den anrechenbaren Kosten, abzüglich die Erlöse.

³ Als anrechenbare Kosten gelten solche, die für den Erhalt und den Betrieb des historischen Rollmaterials notwendig sind.

⁴ Als Erlöse gelten sämtliche durch den Einsatz des historischen Rollmaterials erzielten Erträge bzw. die Erträge, die bei hinreichender Planung und Organisation hätten erzielt werden können, sowie gebührende Drittmittel in Form von Sponsoringbeiträgen, Gönnerbeiträgen oder vergleichbaren anderen Einnahmen.

⁵ Die Besteller legen in der Abgeltungsvereinbarung fest, welche Fahrzeuge wie oft mal mindestens für Publikumsfahrten eingesetzt werden müssen.

⁶ Die Höhe der Abgeltung pro einzelnes Transportunternehmen beträgt in der Regel weniger als ein Prozent der vereinbarten Abgeltung nach Artikel 38, maximal jedoch 3 Prozent.

⁷ Die Abschnitte 2 sowie 6 bis 9 des Kapitels 2 dieser Verordnung kommen sinngemäss zur Anwendung, soweit sie nicht in Widerspruch zu den Bestimmungen dieses Artikels stehen.

⁸ Die Transportunternehmen können Teile der Abgeltung für historisches Rollmaterial an von ihnen beherrschte oder beauftragte Organisationen weitergeben, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern.

2. Abgeltung der ungedeckten Kosten (Art. 4 ARPV)

Unseres Erachtens kann lit. a. Absatz 2 des Artikels gestrichen werden, da der Ausnahmefall, in dem nicht die Besteller die ungedeckten Kosten trägt, mit lit. d. abgedeckt wird. Mit der Streichung soll verhindert werden, dass der Eindruck entsteht, das im PBG formulierte Prinzip, wonach die Besteller die ungedeckten Kosten tragen müssen, werde aufgeweicht. Des Weiteren ist eine zunehmende Überwälzung von Risiken an die Transportunternehmungen zu vermeiden (z.B. im Zusammenhang mit Zusatzzügen, neuen Angeboten etc.).

Art. 4 Abgeltung der ungedeckten Kosten

1 Abgeltungen für die Deckung der gemäss Planrechnung ungedeckten Kosten im regionalen Personenverkehr werden für die einzelne Linie entrichtet.

2 Bund und Kantone können mit einem Unternehmen eine von den geplanten ungedeckten Kosten abweichende Abgeltung vereinbaren, wenn:

- ~~a. das Unternehmen einen Teil der ungedeckten Kosten selber trägt;~~
- b. eine neue Linie eingerichtet werden soll;
- c. eine Zielvereinbarung mit festgelegten Kosten oder Abgeltungen abgeschlossen wurde; oder
- d. es im Ausnahmefall **und im gegenseitigen Einverständnis** für die Besteller und das Unternehmen von Vorteil ist.

3. Abgeltungsvoraussetzungen (Art. 7 Abs. 1 ARPV)

Aufgrund höherer Nachfrage saisonalisierte Angebote wie Zusatzzüge oder Verstärkungsfahrzeuge müssen auch Bestandteil der Offerte sein, da sie eine Entlastungsfunktion für die ganzjährig verkehrenden Züge bilden und damit auch Teil des RPV sind. Die BLS schlägt deshalb vor, die Voraussetzung der "Ganzjährigkeit" wie folgt zu präzisieren:

Art. 7

1 Ein Angebot des regionalen Personenverkehrs wird gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten, wenn:

- a. die Linie ganzjährig der Groberschliessung nach Artikel 5 Absatz 3 VPB dient, **inklusive dazugehörige nachfrageorientierte Entlastungsangebote (jahreszeit- oder wochentagsbedingt);**

4. Zielvereinbarungen (Art. 24 ARPV)

Neu schliessen Bund und Kantone für die gemeinsam bestellten Angebote eine Zielvereinbarung mit den betreffenden Transportunternehmen ab. Unklarheit besteht darüber, ob die BLS mit jedem Kanton individuelle Zielvereinbarungen abschliessen muss. Dies würde einen sehr grossen Zusatzaufwand auslösen. Die BLS fordert entsprechend, dass die Zielvereinbarung unter dem Lead eines verantwortlichen Kantons erarbeitet wird. Die Verpflichtung zum Abschluss einer Zielvereinbarung im RPV Schiene muss zudem zwingend einen gesamtsystemischen Mehrwert generieren. Ansonsten wirkt der dadurch entstehende administrative Mehraufwand ausschliesslich kostentreibend.

5. Kennzahlen und systematischer Vergleich (Art. 36 ARPV)

Die BLS unterstützt den Grundsatz zur Schaffung von Transparenz und von Anreizen für mehr

Effizienz, der mit der Einführung eines nationalen Benchmarks zu finanziellen Kennzahlen verbunden ist. Allerdings fordern wir eine Veröffentlichung des Benchmarks in aggregierter Form unter Wahrung der Geschäftsgeheimnisse resp. -interessen der Transportunternehmungen. Ansonsten lässt sich gerade im Kontext von Konzessionserneuerungen auf interne Kostenstrukturen schliessen und Indizien für die vorteilhafteste Offerte ableiten, was wettbewerbsrechtlich fraglich ist ("gleich lange Spiesse") und gegen das Prinzip der Verhältnismässigkeit ("geringstmöglicher Eingriff für Zweckerfüllung") verstösst.

Art. 36 Kennzahlen und systematischer Vergleich der bestellten Angebote

1 Das BAV berechnet aufgrund der Offerten sowie der Betriebskosten- und Leistungsrechnung Kennzahlen über die einzelnen Linien.

2 Es erstellt einen systematischen Vergleich der bestellten Angebote.

3 Es stellt den Kantonen und den Unternehmen die Indikatoren, Kennzahlen und Ergebnisse des systematischen Vergleichs in geeigneter **und aggregierter** Form zur Verfügung.

6. Tarifverbünde (Art. 3 und Art. 46 ARPV)

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass der Begriff der «Tariferleichterung» (Art. 46 ARPV) sehr unterschiedlich verstanden wird. Dies führt dazu, dass der vorgesehene Ausgleich für den Fernverkehr von einigen Bestellern angezweifelt oder gar verweigert wird – trotz der vom BAV wiederholt betonten gesetzlichen Grundlage. Eine Klärung des Begriffs der Tariferleichterung würde allen Parteien dienen. Wir schlagen vor, dabei auf der Formulierung des BAV vom 16. November 2022 (Mail im Rahmen des Modells zur sog. Fernverkehrsentschädigung an die Transportunternehmen mit RPV-Abgeltungen, die kantonalen Ämter für öffentlichen Verkehr und die Verbünde) zu basieren. Unser Vorschlag lautet konkret:

Art. 3 Begriffe

neues Lemma: **Tariferleichterung: Differenz zwischen den effektiven Verbundeinnahmen und dem durch das BAV festgelegten Standard-Erlösniveau gemäss Artikel 28 Absatz 4 PBG.**

Art. 46 Tariferleichterungen

Tariferleichterungen nach Artikel 28 Absatz 4 PBG können bestellt und abgegolten werden, wenn sie geeignet sind, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die Besteller von Tariferleichterungen entschädigen den Unternehmen die Einnahmenausfälle. **Die Entschädigung umfasst insbesondere Ausfälle, die den Unternehmen im Fernverkehr durch die Anerkennung von Verbundtarifen entstehen. Das BAV regelt die Entschädigung nach Anhörung der betroffenen Kreise.**

7. Datenbearbeitung durch Unternehmen (Art. 79a VPB)

Abs. 1 und 2: Die BLS ist generell der Meinung, dass die Verordnungen keine genauen Aufzählungen enthalten, sondern lediglich Prinzipien aufstellen sollen, die gegebenenfalls in Richtlinien und/oder Weisungen konkretisiert werden können. Nur auf diese Weise kann die notwendige Flexibilität gesichert werden, um eine Anpassung an technologische und gesellschaftliche Entwicklungen zu gewährleisten und eine Veralterung von Gesetzestexten zu vermeiden.

Dies trifft insbesondere für den Art. 79a VPB zu. Die von Unternehmen bearbeitbaren Personendaten sollen nicht abschliessend aufgelistet werden, da sonst die Gefahr besteht, dass neue Technologien und gegebenenfalls entsprechende neu anfallende Daten nicht berücksichtigt und bearbeitet werden können.

Dementsprechend wird beantragt, dass die Abs. 1 und 2 von Art. 79a VPB gestrichen werden. Subsidiär soll der Abs. 1 zumindest mit folgenden Datenkategorien ergänzt werden: Vorname,

Geburts- und Heimatort, die zur Identifizierung notwendigen Daten aus den vorgelegten Dokumenten, Telefonnummer, Fahrausweis-Kontrollprotokolle.

Abs. 3: Der Abs. 3 von Art. 79a VPB muss den Unternehmen erlauben, Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen zu können, um den gesetzlichen Auftrag der Einnahmenverteilung innerhalb des direkten Verkehrs gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG sicherzustellen.

Dementsprechend wird beantragt, dass der derzeitige Wortlaut von Abs. 3 gestrichen und durch folgende Formulierung ersetzt wird:

³ Sie dürfen ein Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den gesetzlichen Auftrag der Einnahmenverteilung innerhalb des direkten Verkehrs gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG sicherzustellen.

Abs. 4: Personendaten sollen nicht nur für die Verbesserung der Vertriebsinfrastruktur, sondern auch für andere nicht personenbezogene Zwecke wie z.B. Forschung, Planung oder Statistik bearbeitet werden. Ein Beispiel dafür wäre die Bearbeitung von Personendaten zur Planung von Angebot und Tarif. Der Abs. 4 von Art. 79a VPB muss daher umformuliert werden und lediglich auf Art. 39 Abs. 1 DSG verweisen, damit der entsprechende Artikel zweifelsfrei angewendet werden kann.

⁴ Die Unternehmen dürfen Personendaten für nicht personenbezogene Zwecke, insbesondere für Forschung, Planung oder Statistik gemäss den Vorgaben von Art. 39 Abs. 1 DSG bearbeiten.

Neuer Abs. 5: Nach dem neuen Datenschutzrecht richtet sich die Datenbearbeitung der konzessionierten Unternehmen grundsätzlich nach den Bestimmungen für Bundesorgane (Art. 33 ff. DSG; s. Art. 54 nPBG und BBl 2021 1485, 44/48) und fällt somit unter die Protokollierungspflicht von Art. 4 Abs. 2 DSV.

Insbesondere soll zukünftig jedes einzelne Transportunternehmen verpflichtet sein, sämtliche Datenbearbeitungsvorgänge (inkl. das Lesen und die computergestützte Bearbeitung) sämtlicher Personendaten ausnahmslos zu protokollieren.

Die durch die Protokollierungspflicht zu erwartenden Mehrkosten (nur für die BLS: einmalig mindestens ca. 5-6 Millionen sowie wiederkehrend etwa 1 Million jährlich) sind unverhältnismässig und müssten auf die Besteller abgewälzt werden. Sie können jedoch bei gleichzeitiger Gewährleistung eines hohen Datenschutzstandards begrenzt werden, indem die Verkehrsunternehmen der Protokollierungspflicht von Privatpersonen (Art. 4 Abs. 1 DSV) und nicht von Bundesorganen (Abs. 2) unterworfen werden.

Dementsprechend wird beantragt, dass Art. 79a ARVP mit einen zusätzlichen Absatz 5 ergänzt wird:

⁵ Auf Unternehmen mit einer Konzession oder Bewilligung findet Art. 4 Abs. 1 der Datenschutzverordnung vom 31. August 2022 Anwendung.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

BLS AG



CEO

Bern, 01.12.2023

Qualifizierte elektronische Signatur - Schweizer Recht

Daniel Schafer
CEO



30.11.2023

Qualifizierte elektronische Signatur - Schweizer Recht

Hans-Bernhard Fiechter
Leiter Produktmanagement Bahn/Bus
Geschäftsmodellverantwortlicher RPV

vom Berg Julie BAV

Von: Direktionsassistentz BVB <direktionsassistentz@bvb.ch>
Gesendet: Donnerstag, 30. November 2023 12:50
An: _BAV-FI Sekretariat
Betreff: Vernehmlassung Verordnungsänderung Revision
Personenbeförderungsgesetz und Totalrevision (ARPV) - Frist bis 1.12.2023

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. August 2023 haben Sie die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) dazu eingeladen, sich an der Vernehmlassung der Verordnungsänderung Revision Personenbeförderungsgesetz und Totalrevision (ARPV) zu beteiligen.

Gerne teilen wir Ihnen mit, dass wir keine Ergänzung bzw. Anmerkungen zu den Unterlagen haben und auf eine Stellungnahme verzichten.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse
Yvonne Freinatis

Direktionsassistentz
Nurten Moser und Yvonne Freinatis

Telefon: +41 61 685 12 60

direktionsassistentz@bvb.ch

Basler Verkehrs-Betriebe
Direktion, Führungsunterstützung
Claragraben 55
CH-4058 Basel

www.bvb.ch



#BVBNachhaltigkeit

Yvonne Freinatis
Direktionsassistentin

Telefon: +41 61 685 12 54

Mobile: +41 79 853 02 98

yvonne.freinatis@bvb.ch

Basler Verkehrs-Betriebe
Direktion, Führungsunterstützung
Claragraben 55
CH-4058 Basel

www.bvb.ch



#BVBNachhaltigkeit



PostAuto AG
Engelhaldestrasse 39
3030 Bern

www.postauto.ch

PostAuto, Engelhaldestrasse 39, 3030 Bern

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Datum 29. November 2023
Kontaktperson Daniela Walker
E-Mail daniela.walker@post.ch
Direktwahl +41 (0)58 341 10 35

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Entwurf der Totalrevision über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) sowie zu den Anpassungen der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) und der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) Stellung zu nehmen.

Für PostAuto ist es wichtig, dass mit der Revision des Personenbeförderungsgesetzes und den damit verbundenen Verordnungsanpassungen mehr Klarheit, Transparenz und Effizienz im regionalen Personenverkehr geschaffen wird. Wir sind mit vielen der vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen einverstanden, haben aber noch Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Bestimmungen.

Artikel 4, Abs. 2 Abgeltung der ungedeckten Kosten

Dieser Absatz sieht vor, dass Bund und Kantone mit einem Unternehmen in gewissen Fällen eine von den geplanten ungedeckten Kosten abweichende Abgeltung vereinbaren können. Wir beantragen, lit. a und b zu streichen, da diese mit lit. d (im Ausnahmefall) bereits abgedeckt sind. Eine Kostenübernahme durch TU, ohne dass damit Vorteile für das TU und die Besteller resultieren, ist nicht denkbar und widerspricht überdies dem Vollkostenprinzip.

Antrag: Streichung von Art. 4, Abs. 2 lit. a und b

2 Bund und Kantone können mit einem Unternehmen eine von den geplanten ungedeckten Kosten abweichende Abgeltung vereinbaren, wenn:

- ~~a. das Unternehmen einen Teil der ungedeckten Kosten selber trägt;~~
- ~~b. eine neue Linie eingerichtet werden soll;~~
- c. eine Zielvereinbarung mit festgelegten Kosten oder Abgeltungen abgeschlossen wurde; oder
- d. es im Ausnahmefall für die Besteller und das Unternehmen von Vorteil ist.

Artikel 11, Abs. 3 Ausschreibungsverfahren

Werden Linien ausgeschrieben, so sollte der betroffenen Unternehmung im Vorfeld das rechtliche Gehör eingeräumt werden. Dieser Grundsatz ist im Verwaltungsrecht zu Recht etabliert: Das Unternehmen kann im Rahmen des rechtlichen Gehörs Tatsachen darlegen, die für die Besteller und für künftige Betreiber wesentlich sind. Es kann zudem auch allfällige Konsequenzen, welche bei der Übertragung von Konzessionen zu beachten sind, erläutern (z.B. Risiken bei Betriebsübergabe, Sonderabschreibungen, Folgen für übriges Liniennetz). Dies schafft Transparenz und steigert die Qualität der Ausschreibung.

Antrag: Ergänzung von Art. 11, Abs. 3

3 Die Ausschreibungsplanung bedarf der Genehmigung des BAV. Das BAV hört die von der Ausschreibung betroffenen anderen Kantone sowie das betroffene Transportunternehmen an.

Artikel 16, Vergütung

Da die Transportunternehmen nicht auf eigene Kosten an Ausschreibungen teilnehmen können, sondern diese Kosten in der Regel Teil der allgemeinen Verwaltungskosten eines Unternehmens sind und so in die Offertstellung und in die Ist-Rechnung einfließen, schlagen wir vor, den Artikel 16 zur Vergütung zu präzisieren.

Antrag: Präzisierung von Art. 16

Art. 16: Es besteht kein Anspruch auf die separate Vergütung der Kosten der Ausschreibungsofferten.

Artikel 19, Bereinigung und Bewertung der Ausschreibungsofferten

Betreffend die Bereinigung und Bewertung der Ausschreibungsofferten sind wir der Ansicht, dass die Transportunternehmen im Falle einer Netto-Ausschreibung weitergehende Verantwortung übernehmen und im Gegenzug die Bewertung nicht über eine detaillierte Sicht der Kosten und Erlöse, sondern über die geplante Abgeltung zu erfolgen hat. Bei unterschiedlichen Parametern können überdies Fehlansätze entstehen.

Antrag: Präzisierung von Art. 19, Abs. 4

4 Sie legen gemeinsam fest, ob die Bewertung aufgrund der geplanten ~~Kosten und Erlöse~~ Abgeltung oder nur der geplanten Kosten erfolgt.

Artikel 20, Vergabeabsicht und Vergabeentscheid

Vergabeentscheide sind aktuell nicht hinreichend begründet. Die Nachvollziehbarkeit der Entscheide ist für die unterlegenen TU kaum gegeben. Als Folge ist ein gegenseitiges Lernen – nicht zuletzt zum Nutzen der Besteller sowie der Kundinnen und Kunden – nicht möglich. Heute können die TU zusätzliche Informationen nur über den Beschwerdeweg einholen; und auch diese sind häufig nicht ausreichend, um Lerneffekte zu erzielen.

Für eine bessere Nachvollziehbarkeit des Vergabeentscheids und um für alle beteiligten Transportunternehmen einen Mehrwert aus den Ausschreibungen zu schaffen, sollte ergänzt werden, dass die Vergabeverfügung den offerierenden Unternehmen hinreichend und individuell begründet wird.

Antrag: Ergänzung von Art. 20, Abs. 3

3 Nach Abschluss der Anhörung verfügt das BAV den Vergabeentscheid sowie die Erteilung oder Erneuerung der Konzession. Der Entscheid ist hinreichend und individuell zu begründen.

Artikel 23, Wechsel des beauftragten Unternehmens

Im Rahmen einer Übergabe von konzessionierten Verkehren können dem abgebenden Transportunternehmen Aufwände entstehen, mitunter um die Übergabe auch aus Kundensicht naht- und reibungslos zu gestalten. Mit Blick auf das Geschäftsmodell müssen diese Kosten dem bisherigen Transportunternehmen abgegolten resp. entschädigt werden, da Remanenzkosten dem Geschäftsmodell entsprechend nicht eigenwirtschaftlich getragen werden können.

Antrag: Neuer Absatz 2

2 Es ist sicherzustellen, dass dem Transportunternehmen, das den Auftrag verliert, keine ungedeckten Kosten entstehen.

Artikel 24, Zielvereinbarungen: Grundsätze

In den Zielvereinbarungen geht es nicht nur um Kosten und Abgeltungen. Im neuen Gesetz steht unter Art. 31a Zielvereinbarungen, dass Bund und Kantone in den Zielvereinbarungen Leistungsziele zu Quantität, Qualität, Erlösen und Kosten des Angebots vereinbaren. Dies ist auch in der Verordnung entsprechend aufzunehmen, ansonsten wird sich der beabsichtigte Wandel in der Ausarbeitung von Zielvereinbarung nicht umsetzen lassen. Wir schlagen überdies vor, den zur Publikation vorgesehenen Leitfaden in der Verordnung zu verankern.

Antrag: Ergänzung Absatz 2

2 [...] Daneben enthalten die Zielvereinbarungen Aussagen zu Quantität und Qualität.

Antrag: Neuer Absatz 4

4 Der Bund erlässt einen Leitfaden für die Ausgestaltung der Zielvereinbarungen.

Artikel 28, Ablauf, Termine

Um eine Verbesserung betreffend Ablauf und Termine zu erzielen ist es wichtig, dass der Bund nicht nur die kantonalen Entscheidverfahren berücksichtigt, sondern auch den Transportunternehmen genügend Zeit für die Erarbeitung der Offerten einräumt.

Antrag: Ergänzung von Art. 28, Abs. 1

1 Das BAV gibt den Kantonen und den Unternehmen die Termine der einzelnen Phasen des Bestellverfahrens bekannt. Die Termine sind verbindlich. Es trägt dabei der Zeit, die für die kantonalen Entscheidverfahren notwendig ist, angemessen Rechnung. Den Unternehmen ist für die Erarbeitung der Offerten genügend Zeit einzuräumen.

Artikel 31, Offerteinreichung

Die Vereinfachung des Bestellprozesses bleibt ein zentrales Element der Reform. Es ist deshalb bei der Umsetzung – gerade auch mit Blick auf die geplante Datenplattform – darauf zu achten, dass die Anforderungen an die Offerten vereinfacht werden und der Detaillierungsgrad nicht steigt. Insbesondere im öffentlichen Verkehr auf der Strasse liegen nicht alle Informationen für die Offerte linienscharf vor. Wo nicht zwingend erforderlich, soll auf linienscharfe Offertdetails verzichtet werden.

Artikel 33, Mittelfristplan

Transportunternehmen können im Mittelfristplan nur bekannte Informationen verarbeiten. Sie sind auf Angaben der Besteller angewiesen. Wir schlagen deshalb eine Ergänzung von Art. 33, Abs. 3 vor.

Antrag: Ergänzung von Art. 33, Abs. 3

3 Im Mittelfristplan sind mindestens die Summen der Markterlöse, der Kosten, der Abgeltungen und der Leistungsmengen sowie deren Veränderungen auszuweisen und zu erläutern. Die Leistungsmengen müssen die produktiven Kilometer, die Fahrplanstunden und die Personenkilometer umfassen. Die Transportunternehmen berücksichtigen dabei die ihnen von den Kantonen gemeldeten Angebotsentwicklungen.

Artikel 34, Nebenerlöse und Nebengeschäfte

Es ist nicht möglich und dem RPV überdies gänzlich fremd, in der Planrechnung Gewinne auszuweisen. Die Planrechnung weist das bestellte (und im Detail bekannte) Angebot und dessen Kosten aus. Allfällige Zusatzgeschäfte bzw. die dafür benötigten Ressourcen können zum Zeitpunkt der Offertstellung nur grob abgeschätzt werden. In der Regel sind weder die Mengen noch die Preise der zukünftigen Nebengeschäfte bekannt. In der Planrechnung werden deshalb grob abgeschätzte Kapazitäten auf Basis von Erfahrungswerten für das Nebengeschäft einkalkuliert; dies führt zu einer Entlastung des Kerngeschäfts (Deckungsbeiträge). Die Deckungsbeiträge (und nicht die Gewinne) entlasten durch die Reduktion von Kapazitäten und die Absorption von Gemeinkosten die bestellten Regional- und Ortsverkehre.

Die vorgeschlagene Ergänzung im Gesetz ist nicht sinnvoll; sie läuft dem Grundsatz der Plangenaugigkeit diametral zuwider, sie ist mit dem im Nebengeschäft spielenden Wettbewerb nicht vereinbar und sie bildet den Mechanismus der Entlastung nicht korrekt ab. Es ist ausreichend, wenn der Mechanismus in der Guidance geregelt wird.

Antrag: Streichung von Absatz 1 zweiter Teil.

1 In der Planrechnung einer Offerte und in der Betriebskosten- und Leistungsrechnung separat auszuweisen sind die Nebenerlöse des regionalen Personenverkehrs ~~sowie die dem regionalen Personenverkehr gutgeschriebenen Gewinne aus Nebengeschäften.~~

Sollte der Bund dennoch an einer Regelung festhalten, so müsste die Formulierung grundlegend angepasst werden:

1 In der Planrechnung einer Offerte und in der Betriebskosten- und Leistungsrechnung separat auszuweisen sind die Nebenerlöse des regionalen Personenverkehrs. Werden für Nebengeschäfte Ressourcen des RPV eingesetzt, so sind die Vollkosten in der Offerte entsprechende verursachergerecht zuzuscheiden und das konzessionierte Geschäft ist entsprechend zu entlasten. ~~die dem regionalen Personenverkehr gutgeschriebenen Gewinne aus Nebengeschäften.~~

Zudem soll was in Zielvereinbarungen zu regeln ist, auch dort behandelt werden; ein Verweis ist ausreichend. Materiell ist die Bestimmung ebenfalls nicht präzise: Die Zielvereinbarungen sollen Output-gesteuert ausgestaltet werden. Folglich wäre auch hier über die Entlastung des konzessionierten Geschäfts zu verhandeln und nicht über die Zusage von Gewinnen oder gar von einzelnen Aufträgen.

Antrag: Streichung von Artikel 34, Absatz 4

~~4 Werden Ressourcen sowohl für bestellte Angebote als auch für Angebote für Dritte eingesetzt, so legen die Besteller mit dem Unternehmen in der Zielvereinbarung fest, welche Leistungen als Nebenerlöse und welche als Nebengeschäfte auszuweisen sind.~~

Artikel 35, Investitionen

Die Festlegung der Voraussetzungen und des Prozesses hinsichtlich Investitionsfolgekosten und Betriebsmittelübertragung im Rahmen einer Richtlinie ist zielführend, wobei die Frage der Möglichkeit der Übertragung von Anlagen von Dritten (insb. Konzerngesellschaften oder auch Transportpartner) aufzunehmen ist.

Artikel 40, Nachverhandlungen

Nachverhandlungen müssen bei objektiv wesentlichen (nicht wichtigen!) Tatsachen immer möglich sein. Sie bedingen per se immer die Zustimmung aller Vertragspartner. Entsprechend ist unbedeutend, ob die Vereinbarung bereits in Kraft getreten ist oder nicht. Dazu kommt, dass die rechtsgültigen Vereinbarungen in den letzten Jahren nie vor Aufnahme der Produktion (Fahrplanwechsel) vorlagen. Das Inkrafttreten erfolgt daher jeweils rückwirkend. Die Differenzierung ist auch unter diesem Gesichtspunkt hinfällig.

Antrag: Ergänzung von Art. 40, Abs. 1 und Streichung von Art. 40, Abs. 2.

1 Ergeben sich nach ~~zwischen~~ dem Abschluss der Angebotsvereinbarungen ~~und deren Inkrafttreten~~ wichtige wesentliche neue Tatsachen, so ist eine Nachverhandlung über die Vereinbarungen durchzuführen.

2 ~~Anpassungen der Angebotsvereinbarungen nach ihrem Inkrafttreten sind nur bei Zustimmung aller Besteller möglich.~~

Artikel 47, Tarifverbünde

Mit der Ergänzung des Terminus' «Fahrausweisstruktur» sind wir einverstanden. Da es jedoch im öV auf der Strasse keine Fahrausweisstrukturerhebung pro Linie gibt und die Etablierung einer solchen (mit statistisch validen Mengen) weder verhältnismässig noch finanzierbar ist, fordern wir eine Anpassung von r Artikel 47, lit. a.

Antrag: Streichung von «pro Linie» in Art. 47, lit. a

- a. zwischen den Unternehmen eine nachfrageabhängige Einnahmenverteilung aufgrund der Personenkilometer, der Anzahl der Einsteigenden und der Fahrausweisstruktur ~~pro Linie~~ vereinbart wird;

Anhang 1: Gliederung der Planrechnung sowie der Linienerfolgsrechnung

Die Gliederung wurde übernommen aus der Guidance, jedoch in einem noch unvollständigen Stand. Wir schlagen vor, dass die Arbeitsgruppe einen Lösungsvorschlag präsentiert und die Gliederung der Plan- und Linienerfolgsrechnung vorerst nicht in die Verordnung aufgenommen wird.

Art. 79, Datenschutzbestimmungen

Betreffend die branchenspezifischen Datenschutzbestimmungen verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr und unterstützen die darin enthaltenen Forderungen.

Für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen danken wir Ihnen. Bei Rückfragen können Sie sich gerne an Daniela Walker (daniela.walker@post.ch) wenden.

Freundliche Grüsse

PostAuto AG
Markt und Kunden

Christa Hostettler

30. November 2023

Qualified Electronic Signature by  SwissID

Christa Hostettler,
Leiterin Markt und Kunden

PostAuto AG
Finanzen

Benno Bucher

30. November 2023

Qualified Electronic Signature by  SwissID

Benno Bucher
Leiter Finanzen

Rhätische Bahn AG

Geschäftsleitung
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur

Telefon +41 81 288 61 00
Internet www.rhb.ch

Kontaktperson Silvio Briccola
Direktwahl +41 81 288 63 06
E-Mail silvio.briccola@rhb.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Chur, 30. November 2023

**Stellungnahme zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /Totalrevision
der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)**

Allegra, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 16. August 2023 geben Sie uns die Möglichkeit, eine Stellungnahme zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) einzureichen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

**Die RhB schliesst sich vorbehaltlos der Stellungnahme des Verbandes
öffentlicher Verkehr (VöV) an.**

Im Speziellen begrüssen wir den Vorschlag des VöV für eine Ergänzung um ein Kapitel für die **Abgeltung von historischem Rollmaterial**. Tatsächlich kann historisches Rollmaterial aus verschiedenen Gründen nicht mehr in jedem Fall im fahrplanmässigen Verkehr eingesetzt werden. Trotzdem ist es erhaltenswert und steht teilweise sogar unter kantonalem Schutz.

Gerade für die Rhätische Bahn AG (RhB), mit ihrem Welterbe-Status auf der Albula- und Berninalinie und mit ihren bekannten und geschätzten älteren Fahrzeugen, bleibt die Finanzierung von Substanzerhalt sowie Betrieb eine fast nicht lösbare Herausforderung.

Der Kanton Graubünden hat mit der letztjährigen Anpassung des Gesetzes für den öffentlichen Verkehr diesbezüglich einen speziellen Artikel geschaffen. Eine finanzielle Beteiligung seitens Bund im Rahmen des abgeltungsberechtigten Verkehrs bleibt aber unerlässlich. Es darf zudem angemerkt werden, dass der historische Verkehr auch auf konventionellen Linien zu Mehrverkehr bzw. -einnahmen führt.

Die RhB hat bezüglich historischem Rollmaterial entschieden, eine Stiftung «Bahnkultur RhB» zu gründen. Ziel ist mit der Stiftung weitere Geldquellen zur Finanzierung des historischen Geschäfts erschliessen zu können. Zusätzlich soll es möglich sein, Beiträge aus RPV / ARPV für das historische Rollmaterial auch direkt an entsprechend geführte Stiftungen oder Vereine zu leisten. Selbstverständlich sind solche Beträge in den Fahrplanofferten RPV transparent offen zu legen.

Des Weiteren ist es uns wichtig, auch auf den hohen (und laufend steigenden) **Aufwand im Prozess der Offert-Ausarbeitung** aufmerksam zu machen. Wir verstehen die Argumente der Besteller und den Bedarf an Kennzahlen und detaillierten, verlässlichen Angaben. Doch erscheint uns der Aufwand gerade bezüglich der Planung in die Zukunft als sehr hoch. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass wenige Kennzahlen und Angaben ebenso verlässlich sind wie die mehrmalige Überarbeitung der Offerten inkl. Beilagen. Wir machen beliebt, den Prozess als Ganzes wie aber auch den Umfang und die Ausgestaltung der abzugebenden Unterlagen kritisch zu prüfen und zu optimieren. Dazu hat gemäss Information des BAV dieses bereits das Projekt «ORBIT» gestartet. Wir erachten es als wichtig, dass bei der Erarbeitung bereits in einem frühen Stadium auch die Transportunternehmungen miteinbezogen werden. Gerne sind wir bei Bedarf weiterhin bereit, uns bei der Ausarbeitung entsprechender Grundlagen lösungsorientiert und auch konkret einzubringen.

Wir danken bestens für die Berücksichtigung unserer Rückmeldung.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn



Dr. Renato Fasciati
Direktor



Silvio Briccola
Leiter Finanzen

Public Affairs und Regulation · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 22. November 2023

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes Stellung nehmen zu können. Mit ihnen wird ein langjähriges Projekt abgeschlossen und die SBB unterstützt die vorgeschlagenen Umsetzungsbestimmungen mehrheitlich. Zu einzelnen Aspekten regen wir folgende Hinweise und Anpassungen an:

Allgemein

Wir beobachten diverse Verweise auf neue bzw. noch zu erarbeitende Richtlinien. Wir bitten, die SBB hierzu - wie üblich - **frühzeitig und angemessen einzubeziehen**.

Tarifierleichterungen

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass der Begriff der «Tarifierleichterung» (Art. 46 ARPV) sehr unterschiedlich verstanden wird. Dies führt dazu, dass der vorgesehene Ausgleich für den Fernverkehr von einigen Bestellern angezweifelt oder gar verweigert wird – trotz der vom BAV wiederholt betonten vorhandenen gesetzlichen Grundlage. Eine **Klärung des Begriffs der Tarifierleichterung** würde allen Parteien dienen. Wir schlagen vor, dabei auf der Formulierung des BAV vom 16. November 2022 (Mail im Rahmen des Modells zur sog. Fernverkehrsentschädigung an die Transportunternehmen mit RPV-Abgeltungen, die kantonalen Ämter für öffentlichen Verkehr und die Verbünde) zu basieren. Unser Vorschlag lautet konkret:

Art. 3 ARPV, neues Lemma: *Tarifierleichterung: Differenz zwischen den effektiven Verbundeinnahmen und dem durch das BAV festgelegten Standard-Erlösniveau gemäss Artikel 28 Absatz 4 PBG.*

Art. 46 ARPV, in Ergänzung des aktuellen Entwurfs: [...] Die Besteller entschädigen den Unternehmen die Einnahmenausfälle. *Die Entschädigung umfasst insbesondere Ausfälle, die den*

Unternehmen im Fernverkehr durch die Anerkennung von Verbundtarifen entstehen. Das BAV regelt die Entschädigung nach Anhörung der betroffenen Kreise.

In Art. 47 ARPV wird das «**Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs**» erwähnt. Um bei den Begriffen konsistent zu sein, regen wir an, auch hier den Begriff aus dem erwähnten BAV-Schreiben «**Standard-Erlösniveau**» bzw. «durch das BAV festgelegte Standard-Erlösniveau» (des nationalen direkten Verkehrs) als Referenzgrösse zu verwenden.

Zielvereinbarungen

Für die Zumutbarkeit des Aufwands für eine Zielvereinbarung ist gemäss Entwurf (Art. 25 ARPV) der *gesamte* Abgeltungsbetrag einer Transportunternehmung (TU) vorgesehen. In Anbetracht dessen, dass gewisse TU zwar bestellerübergreifend hohe Abgeltungen bekommen, pro Marktraum aber teilweise nur sehr wenige Leistungen erbringen und entsprechend kaum Abgeltungen erhalten, sollte **der Marktraum als entscheidendes Kriterium für den Schwellenwert gelten und nicht der gesamte Abgeltungsbetrag einer TU.**

Des Weiteren schlagen wir vor, direkt das **QMS RPV als Grundlage für Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und TU zu nutzen und nicht den Qualitätsbericht.**

Finanzielles

Gemäss Entwurf Art. 65 Abs. 1 Bst. j ARPV ist der ausführliche Bericht der Revisionsstelle dem BAV einzureichen. Hier besteht eine Doppelspurigkeit. Von der Revisionsstelle wird bereits der Bericht Spezialprüfung gemäss Art. 38 Abs. 3 PBG eingereicht (Bst. i). Ergeben sich aus der Prüfung der Revisionsstelle subventionsrechtliche Feststellungen, ist dies mit dem Bericht zur Spezialprüfung abgedeckt. Der umfassende Bericht der Revisionsstelle hat damit keinen weiteren Mehrwert.

Antrag: Art. 65 Abs. 1 Bst. j E-ARPV ist ersatzlos zu streichen.

Gemäss Art. 37c E-KPRV ist vorgesehen, den Detaillierungsgrad künftig durch das BAV über die Eingabemaske vorzugeben. Hier sehen wir das Risiko von laufenden und ggf. nicht zwingend nötigen Änderungen seitens BAV. **Eine stabilere und vor allem mit der Branche abgestimmte Lösung analog RPV (Anhang 1 zur ARPV mit Mindestgliederung) würden wir klar bevorzugen.** Insofern gehört die Struktur nach wie vor in die Verordnung (bzw. den Anhang). Generell gilt zu vermeiden, dass im Rahmen der Revision Verordnungsvollzugsaufgaben ausgedehnt werden.

Branchenspezifische Datenschutzbestimmungen

Die Datenbearbeitungs- und Datenschutzaspekte sind für die SBB ein zentrales Anliegen. Wir erachten den Inhalt des neuen Art. 79a VPB hierzu als nicht opportun. Die detaillierten Erläuterungen zu unseren untenstehenden Anträgen (inkl. allfälliger Alternativen) entnehmen sie bitte dem Anhang.

Abs. 1: Es ist nicht zielführend und letztlich auch nicht möglich, sämtliche Datenkategorien abschliessend in der Bestimmung aufzulisten. Gesetzliche Grundlagen sind in der Regel so verfasst, dass sie den Behörden den erlaubten Zweck festlegen und nicht noch zusätzlich die Kategorien beschränken. Was für Behörden gilt, gilt für die in Kundenbeziehungen stehenden TU noch viel mehr. Es muss den TU möglich sein, zukünftige Technologien und gegebenenfalls entsprechende neu anfallende Daten und Datenkategorien, die für den Zweck gemäss Art. 79a Abs. 1 VPB notwendig sind, nutzen zu können. Dies darf die Verordnung nicht verunmöglichen. Es ist dementsprechend auf eine genau bestimmte und abschliessende Aufzählung der Daten zu verzichten.

Antrag: Art. 79a Abs. 1 des Vorentwurfs ist zu streichen.

Eine allfällige Alternative formulieren wir im Anhang.

Abs. 2: Die genannten Kategorien sind entweder keine schützenswerte Personendaten oder deren Bearbeitung ist in anderen gesetzlichen Grundlagen schon geregelt.

Antrag: Art. 79a Abs. 2 des Vorentwurfs ist zu streichen.

Abs. 3: Der im Entwurf definierte Text entspricht nicht der von der Branche mit Stellungnahme vom 27. Oktober 2022 mitgeteilten vorgebrachten Konkretisierung in Bezug zu der Verwendung von Ein- und Ausstiegsstationen für die Einnahmenverteilung im direkten Verkehr. Es geht nicht darum, dass den TU die Daten bekannt gegeben werden, für die sie Anspruch auf Beteiligung haben, sondern vielmehr darum, dass für die Reiseerhebungen im Rahmen der Einnahmenverteilung auch digitale Erhebungsmethoden mithilfe von Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen verwendet werden können, um weiterhin eine faire und scharfe Verteilung der Einnahmen auch bei Pauschalfahrausweisen (wie z.B. bei den Generalabonnements) gemäss gesetzlichem Auftrag sicherstellen zu können.

Gemäss Art. 54 Abs. 2 lit. a PBG können die Unternehmen Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den Fahrpreis zu ermitteln und in Rechnung zu stellen. In der Verordnung muss deshalb enthalten und konkretisiert sein, dass die Unternehmen auch ein

Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen können, um die (digitale) **Einnahmeverteilung** (auch der Pauschalfahrausweise) gemäss gesetzlichem Auftrag (vgl. Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG) sicherzustellen.

Antrag: Art. 79a Abs. 3 ist nachfolgend zu formulieren:

³ Sie dürfen ein Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den gesetzlichen Auftrag der Einnahmenverteilung innerhalb des direkten Verkehrs gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG sicherzustellen.

Abs. 4: Hier sollte lediglich auf Art. 39 Abs. 1 DSG verwiesen werden, damit der entsprechende Artikel zweifelsfrei angewendet werden kann. Der Begriff «Vertriebsinfrastruktur» greift hier zu kurz, da nicht personenbezogene Datenbearbeitungen ebenso für Planung von Angebot & Tarif notwendig sind.

Antrag: Art. 79a Abs. 4 ist nachfolgend zu formulieren:

⁴ Die Unternehmen dürfen Personendaten für nicht personenbezogene Zwecke, insbesondere für Forschung, Planung oder Statistik gemäss den Vorgaben von Art. 39 Abs. 1 DSG bearbeiten.

Neuer Abs. 5 (neu zu schaffende Bestimmung zur Protokollierung): Die VPB bedarf in einem neuen Abs. 5 einer Regelung zur Protokollierungspflicht. Über den neuen Art. 54 PBG wird jedes TU im Bereich der Personenbeförderung zum datenschutzrechtlichen Bundesorgan. Die für klassische Bundesorgane in Art. 4 Abs. 2 DSV vorgesehene Protokollierungspflicht verlangt die ausnahmslose Protokollierung sämtlicher Datenbearbeitungsvorgänge sämtlicher Personendaten. Jedes einzelne TU, jede Bergseilbahn sowie alle von diesen hinzugezogenen Auftragsdatenbearbeiter wären somit verpflichtet, sämtliche Bearbeitungen (inkl. einfache Lesezugriffe) auf jeglicher Personendatenkategorie zu protokollieren. Die Ausweitung dieser strengen Vorgaben aus dem Strafrechtsbereich auf das Kunden- und Massengeschäft der TU ist nicht zielführend, sondern **überschiessend und unverhältnismässig**. Die umfassende Protokollierungspflicht hätte zur Folge, dass nur für Ticketkäufe allein pro Tag 1 Million protokollierungspflichtige Vorgänge zusätzlich entstehen würden und mit mindestens jährlich CHF 13 Millionen Zusatzkosten für den Betrieb der entsprechenden Systeme zu rechnen ist. Es besteht das Risiko, dass die SBB als «Datenkrake» wahrgenommen werden könnte (vgl. auch Ausführungen im Anhang). Die Protokollierung ist Teil der Datensicherheit (vgl. 1. Abschnitt DSV) und bei der Datensicherheit wird grundsätzlich der **risikobasierte Ansatz** verfolgt (vgl. Art. 8 Abs. 1 DSG). Durch die ausnahmslose umfassende Protokollierungspflicht würde der risikobasierte Ansatz für TU

ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund regen wir an, dass die für TU zielführende Bestimmung für Private gemäss Art. 4 Abs. 1 DSV angewendet wird. Diese Bestimmung hält den Grundgedanken des risikobasierten Ansatzes fest. Die Datensicherheit für besonders schützenswerte Personendaten sowie risikobehaftete Bearbeitungsvorgänge bleibt gewahrt. RogF-Daten, sämtliche Daten im Zusammenhang mit Straf- und/oder Verwaltungsverfahren, Gesundheitsdaten, etc. sind von der Protokollierungspflicht erfasst. Dadurch werden die Zugriffe und Bearbeitungen der wichtigsten und sensibelsten Informationen protokolliert und den TU ist es möglich, so die Ressourcen zielgerichtet und *risikobasiert* bei weiteren Datenschutzmassnahmen einzusetzen.

Antrag für neuen Abs. 5:

⁵ Auf Unternehmen mit einer Konzession oder Bewilligung findet Art. 4 Abs. 1 der Datenschutzverordnung vom 31. August 2022 Anwendung.

Vertrieb und Vermittlung

Die Prüfung der WEKO zu Vertrieb und Vermittlung von öV-Tickets ist ein laufendes Verfahren. Die Aussage im erläuternden Bericht (Absatz 2 zu Art. 56a VPB), wonach bereits feststehe, dass «beim Ticketvertrieb das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 (KG) anwendbar ist», trifft insofern nicht zu. In diesem Kontext kann einzig folgende Aussage getroffen werden: «Was den Zugang Dritter zur gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur betrifft, sind *ggf.* die Vorgaben des Kartellgesetzes zu beachten». Wir bitten, dies bei den abschliessenden Arbeiten entsprechend zu berücksichtigen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Martin Moser (martin.moser2@sbb.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Véronique Stephan
Mitglied der Konzernleitung
Leiterin Markt Personenverkehr



Luca Arnold
Leiter Regulation und Internationales

Anhang: Ausführungen zu Datenschutzaspekten (Art 79a VPB)

Kopie an:

- Guido Vasella, UVEK, Leiter Direktionsstab Bundesnahe Unternehmen
- Sandra Daguet, EFV, Leiterin Sektion Finanzdienst II
- Gery Balmer, BAV, Stellvertretender Direktor, Abteilungschef Politik

STI Bus AG, Grabenstrasse 36, Postfach, 3602 Thun

Per E-Mail:

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

finanzierung@bav.admin.ch

Thun, 30. November 2023 We

Vernehmlassungsverfahren betreffend die

totalrevidierte Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV)

Stellungnahme STI Bus AG, Grabenstrasse 36, 3600 Thun

I. Formelles

- a) Mit Schreiben vom 16. August 2023 hat das UVEK das Vernehmlassungsverfahren iS. totalrevidierte Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) eröffnet und die STI Bus AG, Grabenstrasse 36, 3600 Thun, eingeladen, bis 1. Dezember 2023 Stellung zu nehmen.
- b) Mit heutigem Datum ist die Vernehmlassungsfrist gewahrt.

II. Materielles

1 Rechtsstaatliche Grundsätze (BV 5)

- 1) Die vorliegende Vernehmlassungsvorlage beruht auf den gesetzlichen Grundlagen des revidierten Personenbeförderungsgesetzes (PBG). Die regulatorischen Schwerpunkte überwiegen. Der unternehmerische Gestaltungsspielraum wird begrenzt. Die Kontrollfunktionen der Aufsichtsbehörden werden grundsätzlich ausgeweitet. Diese Stossrichtung prägt die Gesetzgebung und in vermehrtem Masse die Vollzugstätigkeit der Aufsichtsbehörden.

- 2) Gestützt auf die Grundprinzipien der Verwaltungstätigkeiten werden umfassende gesetzliche Grundlagen geschaffen, um dem Verwaltungshandeln die notwendige Legitimation zu geben. Diese Bestimmungen liegen auch im öffentlichen Interesse. Allerdings werden verschiedene Themen, die für die Unternehmen im Rahmen der Erfüllung ihrer Aufgaben von Bedeutung sind, mit unbestimmten Begriffen umschrieben. Die Anwendung dieser Verordnungsnormen öffnet der Verwaltung einen breiten Spielraum.
- 3) Rechtsstaatlich heikel ist in der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage, dass für die Anwendung von verschiedenen Normen auf Vollzugshilfen der Aufsichtsbehörde, namentlich Richtlinien, verwiesen wird. Somit erhalten Richtlinien einen Stellenwert im Vollzugsprozess, der ihnen nicht zustehen dürfte, zumal Richtlinien keine justiziablen Rechtsnormen darstellen. Richtlinien weisen nach der Gerichtspraxis und unbestrittener Lehrmeinung keinen Gesetzescharakter auf; sie stellen Vollzugshilfen dar und werden bei der Auslegung von Rechtsfragen berücksichtigt. Eine Grundlage zur Durchsetzung einer Rechtspflicht wird für die Gesetzes- und Verordnungsadressaten nicht geschaffen.
- 4) Für die betroffenen Unternehmen schaffen diese Richtlinien jedoch nur eine sehr beschränkte Rechtssicherheit und insbesondere keine hinreichende Planungssicherheit in den Bereichen, in denen das BAV mit Hilfe von Richtlinien den Vollzug der Bundesratsverordnungen prägen soll.
- 5) Beispielhaft ist die Richtlinie BAV (Guidance) Verrechnungspreise für konzerninterne Leistungen in den abgeltungsberechtigten Sparten (RPV und Infrastruktur) zu erwähnen.
- 6) Das BAV hat die Guidance per 16. März 2023 in Kraft gesetzt (notabene werden Richtlinien erlassen und nicht in Kraft gesetzt, da es sich nicht um einen legislativen Akt handelt) und deren Anwendbarkeit für die Jahresabschlüsse, welche am oder nach dem 31. Dezember 2024 enden, sowie für das Bestellverfahren 2025 (logischerweise recte 2024) festgesetzt.
- 7) Unter dem Sammelbegriff «Verwaltungsverordnung» werden gemäss Gesetzgebungsleitfaden des Bundesamtes für Justiz (BJ) 2019, Rz. 557, generell-abstrakte Regeln verstanden, die den Rechtsunterworfenen nicht in unmittelbar verbindlicher Weise Rechte verleihen oder Pflichten auferlegen, sondern den Vollzug des verbindlichen Rechts lenken sollen (Richtlinien, Weisungen, Kreisschreiben, Branchenbrochüren, allgemeine Bekanntmachungen usw.). Die sog. Verwaltungsverordnung ist eine dogmatische Kategorie, nicht eine besondere Erlassform. Sie ist auch kein Sondertypus der (rechtlich unmittelbar verbindlichen) Verordnung.
- 8) Der Unterschied zwischen rechtsverbindlichen Verordnungen (in der Lehre auch als «Rechtsverordnungen» bezeichnet) und Verwaltungsverordnungen zeigt sich

hauptsächlich in der Erlasskompetenz, in der Publikation und in der Rechtswirkung (Gesetzgebungsleitfaden BJ 2019, Rz. 559).

- 9) Für den Erlass von Verwaltungsverordnungen braucht es gemäss Gesetzgebungsleitfaden BJ 2019, Rz. 557, keine Ermächtigung im übergeordneten Recht. Sie finden ihre Begründung in der hierarchischen Zuständigkeit oder in der Aufsichtskompetenz, welche es der vorgesetzten Behörde ermöglicht, den mit der Rechtsanwendung betrauten Behörden oder Personen Verhaltensrichtlinien zu geben. Grundsätzlich entfalten Richtlinien, Weisungen, Kreisschreiben usw. keine verpflichtende Wirkung gegenüber Dritten und binden auch die Gerichte nicht (auch wenn diese sie in der Regel berücksichtigen und davon nur ausnahmsweise abweichen, und zwar vor allem dann, wenn sie mit dem übergeordneten Recht unvereinbar sind). Sie müssen deshalb nicht amtlich veröffentlicht werden, doch werden sie in der Regel auf den Webseiten der Behörden publiziert. Mittelbar entfalten jedoch auch solche Erlasse Rechtswirkungen auf Dritte, weshalb die Figur der Verwaltungsverordnung in der Doktrin teilweise in Frage gestellt wird.
- 10) Die Regulierung mit Weisungen, Richtlinien, Rundschreiben usw. ist nur zulässig, wenn tatsächlich nur eine relativ weiche Verhaltenssteuerung (mit Abweichungsmöglichkeit im Einzelfall, «soft law») geschaffen werden soll. Soll eine (hart) verbindliche Regelung geschaffen werden, muss der Weg der Rechtsetzung, d. h. Erlass von Gesetzes- bzw. Verordnungsrecht, beschritten werden (Gesetzgebungsleitfaden BJ 2019, Rz. 560).
- 11) Mit der per 16. März 2023 erlassenen Richtlinie BAV (Guidance) Verrechnungspreise für konzerninterne Leistungen in den abgeltungsberechtigten Sparten (RPV und Infrastruktur) versucht das BAV, den Adressaten in unzulässiger und untauglicher Weise materiell-rechtlich Vorgaben (Ziff. 2, Abs. 3) aufzuerlegen. Der Begriff «Kernleistungen» (Ziff. 4 und Anhang I) lässt sich dabei weder von einer gesetzlichen Grundlage ableiten noch aus der Personenbeförderungskonzession selbst.
- 12) Die in der Guidance definierten Kernleistungen haben indessen eine hohe Relevanz bei den zwischen Konzerngesellschaften anwendbaren Leistungsverrechnungen. Die sogenannten Kernleistungen sind gemäss Ziff. 6 nämlich aus Sicht des Leistungsempfängers, mithin der abgeltungsberechtigten Tochtergesellschaft, und nicht des Erbringers (z. B. im Fz-Unterhalt tätige andere Tochtergesellschaft).
- 13) Mit rev. PBG 35a hat der Gesetzgeber die diesbezüglich relevanten Bestimmungen geschaffen. Das BAV als Gesetzesakzessorische Verwaltung ist daher nicht ermächtigt, materiell-rechtlich wirkende Richtlinien zu erlassen bzw. (hart) verbindliche Regelungen zu schaffen und damit nicht abgeltungsberechtigte, aber rechtlich, wirtschaftlich und organisatorisch selbständige Konzerngesellschaften zu benachteiligen.
- 14) Eingedenk des Vorgenannten wird postuliert, dass verbindliche Rechtsgrundlagen vorliegen, die beispielsweise in der Form von Rechtsverordnungen ergehen.

Richtlinien sollen nur eine relativ weiche Verhaltenssteuerung (mit Abweichungsmöglichkeit im Einzelfall, «soft law») bezwecken.

2 Vollzugsstufen

- 15) Die Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) wird aufgehoben und in die totalrevidierte ARPV integriert.
- 16) Die revidierte Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) stellt neu integral eine Bundesratsverordnung dar. Die Vollzugsbestimmungen zum revidierten PBG erhalten somit einen höheren Stellenwert in der Verordnungshierarchie als dies bisher bezüglich RKV (bisher Departementsverordnung) der Fall war.
- 17) Demnach besteht die Möglichkeit, als Verordnungsebene eine weitere Vollzugsstufe auszuschöpfen und entsprechende Bestimmungen der Bundesratsverordnung auf Stufe Departement näher zu präzisieren. Der Verordnungsweg mit Bundesrats- und Departementsverordnung ist gegenüber dem vorgesehenen Vorgehen, Vollzugsanweisungen in einer Richtlinie auf Stufe Bundesamt (BAV) zu regeln, klar zu favorisieren.
- 18) Daher sind die verschiedenen Vollzugsdelegationen an das BAV anzupassen, wonach das BAV die Kompetenz erhält, in wichtigen Themen Richtlinien (Guidance) zu erlassen. Zu erwähnen sind namentlich die Bestimmungen der ARPV nach Art. 7 Abs. 2 (Abgeltungsverantwortung); Art. 8 Abs. 8 (minimale Wirtschaftlichkeit); Art. 32 Abs. 5 (Planrechnung); Art. 34 Abs. 5 (Nebenerlöse). Diese Bestimmungen sind für die Unternehmen im Zusammenhang mit der Planung, Wirtschaftlichkeit, Abgeltung usw. von erheblicher Bedeutung und müssen auf einer verbindlichen Rechtsgrundlage beruhen. Richtlinien genügen mit Verweis auf Rz. 557 ff. des Gesetzgebungsleitfadens BJ dazu nicht.

Anträge ad Ziff. 2

1. Die Bestimmungen der ARPV, in denen dem BAV die Aufgabe und Kompetenz zugesprochen wird, Ausführungsbestimmungen in BAV-Richtlinien zu erlassen, sind anzupassen und im Sinne der nachstehenden Anträge zu korrigieren.
2. Die Ausführungsbestimmungen zur ARPV sind in einer Departementsverordnung (UVEK) zu regeln. Betroffen sind namentlich die obenstehend angeführten Verordnungsbestimmungen.
3. Die BAV-Richtlinien (Guidance, Merkblätter) sind mit Bezug auf den Gesetzgebungsleitfaden BJ in der Verordnung als Merkblätter, Richtlinien und ausdrücklich als Auslegungshilfen zu den erwähnten Verordnungsbestimmungen (ARPV, zu erlassende UVEK-Verordnung) zu bezeichnen.

3 Rev. Art. 35a PBG

- 19) Die folgenden Bestimmungen nach rev. Art. 35a Abs. 1 und 2 PBG sind auf Verordnungsstufe näher zu präzisieren.

Rev. Art. 35a PBG

Abs. 1 Bei der Ermittlung der ungedeckten Kosten darf das Unternehmen weder Eigenkapitalzinsen noch Gewinn- und Risikozuschläge einrechnen. Dies gilt auch für die Kosten von Leistungen, die es von beherrschten Konzerngesellschaften bezieht, es sei denn, der Preis der Leistung sei in einem Verfahren nach dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2019⁴ über das öffentliche Beschaffungswesen bestimmt worden.

Abs. 2 Erbringt eine Unternehmung oder eine von ihr beherrschte Konzerngesellschaft einzelne Leistungen überwiegend zu Marktpreisen ausserhalb der konzessionierten Personenbeförderung an Dritte, dürfen diese Leistungen, in Abweichung zu Absatz 1, von ihr sowie von Nahestehenden oder von beherrschten Konzerngesellschaften innerhalb der konzessionierten Personenbeförderung zu Marktpreisen verrechnet werden.

- 20) In der Botschaft des Bundesrates (BBI 2023 1485) wird der Fokus darauf gelegt, dass in den Planrechnungen, mit welchen die Abgeltungshöhe für nicht ausgeschriebene Linien bestimmt wird, weder Eigenkapitalzinsen noch Gewinn- und Risikozuschläge eingerechnet werden dürfen.

Bei öffentlichen Ausschreibungen bemisst sich die Abgeltung an der wirtschaftlich günstigsten eingereichten Offerte.

Das BAV hat in einer Stellungnahme vom 12. Januar 2023 (www.bav.admin.ch; BAV-News-Blog) im Zusammenhang mit der Rechnungslegung und den Gewinnen festgehalten, dass die Gewinnorientierung in subventionierten Verkehrssparten nicht gänzlich ausgeschlossen ist, sofern einzelne Leistungen überwiegend zu Marktpreisen auch für Dritte erbracht werden können.

- 21) Die Anwendung von rev. Art 35a PBG Abs. 2 ist auf Verordnungsstufe zu regeln, weil insbesondere der Geltungsbereich dieser Bestimmung zu umschreiben und der Ausnahmetatbestand gemäss Abs. 2 gegenüber der Bestimmung nach Abs. 1 zu klären ist.
- 22) Anhand rev. Art. 35 Abs. 2 PBG zeigt sich beispielsweise, dass die Richtlinien des BAV nicht zur Klarheit im Vollzug und zur Rechtssicherheit beitragen. Es wird auf allfällige Widersprüche mit den Ausführungen der BAV-Richtlinie (Guidance) betreffend Verrechnungspreise für konzerninterne Leistungen in den abgeltungsberechtigten Sparten (RPV und Infrastruktur) vom 1. Januar 2023, verwiesen.

Insbesondere fehlen Ausführungen zu den Tatbestandsvoraussetzungen, welche in Abweichung zu Abs. 1 eine Verrechnung zu Marktpreisen ermöglichen. Dieses Beispiel weist auf die Notwendigkeit hin, die für die Unternehmen mit Blick auf die

Geschäftstätigkeit und Kostenrechnung wesentlichen Bestimmungen auf Verordnungsebene zu regulieren.

- 23) Wenn das BAV Merkblätter, Richtlinien usw. erlässt, sind diese auf die Übereinstimmung mit den revidierten Bestimmungen des PBG zu überprüfen.

Anträge ad Ziff. 3

1. Der Vollzug von rev. Art. 35a PBG ist zwingend auf Verordnungsstufe (UVEK) zu regeln.
2. Das BAV erlässt, unter Beachtung des Gesetzgebungsleitfadens BJ, Richtlinien als Vollzugshilfen zur Anwendung der Vollzugsbestimmungen gemäss der ARPV und der zu erlassenden UVEK-Verordnung.

4 Nebenerlöse und Nebengeschäfte Art. 34 ARPV

- 24) Die Abgrenzung zwischen Nebenerlösen und Nebengeschäften kann nicht immer eindeutig vollzogen werden. Daher sollten auf Verordnungsstufe Kriterien zur Abgrenzung angeführt werden, welche für die Unternehmen mehr Transparenz und Rechtssicherheit bieten. Die Leitplanken des Vollzugs von Art. 34 ARPV sind in einer Departementsverordnung und nicht nur in einer BAV-Richtlinie festzuhalten.
- 25) Mit Blick auf die Relevanz dieser Bestimmung muss ihre Konkretisierung auf Verordnungsstufe erfolgen.

Anträge ad Ziff. 4

1. Der Vollzug von Art. 34 ARPV ist zwingend auf Verordnungsstufe (UVEK) zu regeln.
2. Kriterien zur Abgrenzung zwischen Nebengeschäften und Nebenerlösen sind auf Verordnungsebene in den Grundsätzen festzulegen; der unternehmerische Gestaltungs- und Handlungsspielraum ist aufzuzeigen.
3. Der unternehmerische Handlungsspielraum ist so weit als möglich zu öffnen.
4. Das BAV erlässt Richtlinien gemäss Gesetzgebungsleitfaden BJ als Vollzugshilfen zur Anwendung der Vollzugsbestimmungen gemäss der ARPV und der zu erlassenden UVEK-Verordnung.

5 Prüftätigkeiten des BAV

- 26) Nach Art. 65 Abs. 4 ARPV legt das BAV fest, in welcher Form die Unterlagen zur Prüfung einzureichen sind.
- 27) Diese Bestimmung ist in den Kontext von rev. Art. 37 PBG zu stellen. Gemäss den Ausführungen in der Botschaft des Bundesrates zu dieser Bestimmung soll dem BAV die Kompetenz zustehen, von den Unternehmen jederzeit Auskunft zu verlangen, ob die Rechnungen den gesetzlichen Vorschriften entsprechen.
- 28) Da sich die Prüfbefugnis auch auf Konzerngesellschaften erstreckt, sind auf Verordnungsstufe Detailbestimmungen zu erlassen, wie diese Prüftätigkeiten insbesondere gegenüber Konzerngesellschaften wahrgenommen werden und in welchem Umfang und Ausmass das BAV die Rechnungsführung von Konzerngesellschaften einsehen und prüfen kann. Diese Frage ist insbesondere im Hinblick auf Konzerngesellschaften zu klären, die aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit nicht der eigentlichen subventionsrechtlichen Prüfung unterliegen. Diese Leistungen können insbesondere im Markt gegenüber Dritten im Rahmen des Wettbewerbs und unter Berücksichtigung der submissionsrechtlichen Vorgaben erbracht werden.
- 29) Der Prüf- und Controllingprozess ist in einer Departementsverordnung zu regeln. Richtlinien können diese Vollzugsbestimmungen ergänzen. Es genügt aber nicht, dass die wesentlichen Prüfschritte und Massnahmen in einer Richtlinie des BAV verankert werden, wie dies gemäss der Botschaft des Bundesrates geplant ist.

Anträge ad Ziff. 5

- 1. Der Vollzug der Prüftätigkeiten des BAV in Anwendung von Art. 65 Abs. 4 ARPV ist zwingend auf Verordnungsstufe (UVEK) zu regeln.
- 2. Die Prüftätigkeiten des BAV im Rahmen der Rechnungsführung und des Controllings, insbesondere gegenüber Konzerngesellschaften der Unternehmen, die im Markt Leistungen gegenüber Dritten erbringen, sind in Verordnungsbestimmungen zu regeln.
- 3. Das BAV erlässt Richtlinien als Vollzugshilfen zur Anwendung der Vollzugsbestimmungen gemäss der ARPV und der zu erlassenden UVEK-Verordnung.

6 Aktualisierung der bereits erlassenen Richtlinien des BAV

- 30) Das BAV hat auf den aktuell geltenden Rechtsgrundlagen bereits Richtlinien erlassen; u. a. auch die Richtlinie BAV (Guidance) Verrechnungspreise für konzerninterne Leistungen in den abteilungsberechtigten Sparten (RPV und Infrastruktur).
- 31) Die erlassenen Richtlinien stützen sich auf die geltenden Rechtsgrundlagen, die zum Teil revidiert bzw. aufgehoben werden.

- 32) Das Parlament hat die Revision des Personenbeförderungsgesetzes am 16. Dezember 2022 abgeschlossen. Es ist geplant, das rev. PBG zusammen mit den revidierten Verordnungen ab Mitte 2024 in Kraft zu setzen.
- 33) Die erlassenen Richtlinien müssen zu gegebener Zeit mit den rev. gesetzlichen Grundlagen in Einklang gebracht werden.

Antrag ad Ziff. 6

Die erlassenen Richtlinien sind mit rev. PBG sowie rev. Verordnungen zu gegebener Zeit in Einklang zu bringen.

Namens der STI Bus AG wird das UVEK höflich ersucht, die gestellten und begründeten Anträge gutzuheissen.

Freundliche Grüsse

STI Bus AG



Thomas Wegmann
Vorsitzender der Geschäftsleitung



Jürg Lehmann
Mitglied der Geschäftsleitung

Thurbo AG, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

per Mail an finanzierung@bav.admin.ch

Kreuzlingen,
27. November 2023

Telefon (direkt)
+41 (0)71 554 01 20

E-Mail
christian.saxer@thurbo.ch

Vernehmlassung zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes und zur Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben Ihre Unterlagen zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) und zur Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) studiert und nehmen dazu gerne Stellung:

Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB)

Art. 79a Abs. 1 VPB

Es ist nicht zielführend und letztlich auch nicht möglich, sämtliche Datenkategorien abschliessend in der Bestimmung aufzulisten. Gesetzliche Grundlagen sind in der Regel so verfasst, dass sie den Behörden den erlaubten Zweck festlegen und nicht noch zusätzlich die Kategorien beschränken. Was für Behörden gilt, gilt für die in Kundenbeziehungen stehenden Transportunternehmen noch viel mehr. Es muss den Transportunternehmen möglich sein, zukünftige Technologien und gegebenenfalls entsprechende neu anfallende Daten und Datenkategorien, die für den Zweck gemäss Art. 79a Abs. 1 VPB notwendig sind, nutzen zu können. Dies darf die Verordnung nicht verunmöglichen. Es ist dementsprechend auf eine genau bestimmte und abschliessende Aufzählung der Daten zu verzichten und den **Art. 79a Abs. 1 VPB ganz zu streichen**.

Soll vorstehender Art. 79a Abs. 1 VPB beibehalten werden, empfehlen wir, ihn wie folgt zu ergänzen:

«Unternehmen dürfen **mindestens** folgende Personendaten von Reisenden mit einem persönlichen Fahrausweis zur Sicherung der Einnahme des Fahrpreises oder von Reisenden zur Sicherung des Zuschlags nach Artikel 20 PBG bearbeiten:

Thurbo AG

Bahnhofstrasse 31, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen, Tel. +41 (0)71 554 00 20
E-Mail hallo@thurbo.ch, www.thurbo.ch

- a. Name;
- b. Vorname;**
- c. Geburtsdatum;
- d. Heimat- oder Geburtsdatum;**
- e. Wohnadresse;
- f. die zur Identifizierung notwendigen Daten aus den vorgelegten Dokumenten;**
- g. E-Mail-Adresse;
- h. Telefon- und/oder** Mobiltelefonnummer;
- i. Zahlungsmittel;
- j. Fahrausweis-Kontrollprotokolle.**

Sind die Reisenden nicht volljährig, unmündig oder entmündigt, dürfen auch die vorstehenden Personendaten ihres gesetzlichen Vertreters in gleicher Art bearbeitet werden. Erheben die Unternehmen andere oder zusätzliche Personendaten, haben sie auf Nachfrage zu begründen, warum diese zur Bearbeitung unerlässlich sind.»

Ansonsten sind die Entwürfe für uns nachvollziehbar und wir erkennen keinen weiteren Anpassungsbedarf.

Freundliche Grüße

Thurbo AG



Claudia Bossert

Unternehmensleiterin



Christian Saxer

Bereichsleiter Finanzen



Par mail uniquement à finanzierung@bav.admin.ch

OFT

Office fédéral des transports

Case postale

CH-3003 Berne

Marketing, Ventes et Communication

Marc Defalque

Directeur

T. +41 22 308 34 10

Defalque.Marc@tpg.ch

Notre référence : MD/jj/7.17'928

Grand-Lancy, le 30 novembre 2023

Prise de position concernant la consultation relative aux modifications d'ordonnances découlant de la révision de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) / Révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)



Madame, Monsieur,

Avant toutes choses, nous vous remercions vivement de nous avoir offert la possibilité, dans le cadre de la présente consultation, de nous exprimer et de vous communiquer notre position.

Les Transports publics genevois (ci-après « les tpg ») prennent bonne note du projet en cours de révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) et de l'adaptation qui en découle d'autres ordonnances, en particulier l'abrogation de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC). Ces ordonnances sont en effet essentielles pour nous, celles-ci servant de base à notre comptabilité analytique.

Nous vous prions donc de bien vouloir trouver ci-dessous nos commentaires :

A. De l'aspect commercial

1) *Réductions de tarif (art. 46, nOITRV)*

Les tpg soutiennent le principe en faveur de réductions de tarif commandées et indemnisées par la Confédération, conformément à ce que prévoit l'art. 28, al. 4, LTV. Rappelons qu'à Genève, les tarifs sont actuellement inscrits

dans la loi cantonale sur les Transports publics genevois (LTPG), à son article 36, suite à l'adoption de l'initiative « *Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois !* » (IN 146), acceptée le 18 mai 2014, et en faveur d'une baisse des tarifs des transports publics genevois. Dès lors, il conviendra d'interpréter qu'il s'agit là d'une réduction tarifaire dont les pertes de recettes engendrées doivent être compensées par le commanditaire, étant précisé que si la part des transports publics n'est pas augmentée dans le trafic global, la réduction serait alors considérée comme non conforme au droit supérieur. Il conviendrait ainsi de préciser la conséquence, dans un alinéa 2 par exemple, du non-respect de la condition susmentionnée.

Proposition d'un art. 46, al. 2, nOITRV : « *Lorsque la réduction de tarif n'a pas provoqué de manière identifiable et prépondérante une augmentation de la part des transports publics dans le trafic global dans un délai de 5 ans, celle-ci doit être considérée comme nulle et non avenue. Le commanditaire compense alors les pertes de recettes et rétablit les tarifs antérieurs.* »

Par ailleurs, les tarifs nationaux applicables sont ceux de l'Alliance Swisspass et les évolutions tarifaires font l'objet de validation au sein des instances. Nous serons donc consultés par ces instances si une position doit être prise.

2) Plateforme numérique commune de distribution (art. 56a, nOTV)

Dans le principe, les tpg sont d'accord de participer à une plateforme numérique commune de distribution, pour autant que les coûts qui en découlent (not. coûts de structure, coûts de maintenance préventive et curative) soient supportés par les tiers participants. Dans le cas contraire, il y aurait une distorsion de concurrence à l'encontre des entreprises de transport qui supporteraient seuls l'ensemble des coûts.

Par ailleurs, l'accessibilité à des tiers sera à nouveau discutée au sein des instances de la Branche, que ce soit au niveau national (Alliance SwissPass) qu'au niveau local (Unireso). L'ouverture des ventes à des tiers nécessitera également de clarifier plusieurs aspects afin d'assurer aux clients un service de qualité et aux opérateurs de l'Alliance SwissPass une équité au niveau des différentes contraintes qui leurs sont imposées (niveau de conseil, service après-vente, contribution aux frais liés à l'infrastructure de distribution), cela éviterait de rendre cette mesure discriminatoire pour les opérateurs membres de l'Alliance SwissPass.

B. De l'aspect comptable

3) Présentation des comptes : Principes (art. 58, al. 2, nOITRV)

Sur la base de l'art. 35, al. 4, LTV, l'OFT désigne la réglementation à appliquer pour la présentation des comptes sous la forme d'une directive ; il doit par ailleurs s'agir d'une norme au sens de l'art. 1, al. 1, de l'ordonnance du 21 novembre 2012 sur les normes comptables reconnues (ONCR).

Le souhait de l'OFT d'imposer une seule norme comptable (en principe, la norme Swiss GAAP RPC est prévue) à l'ensemble des entreprises de transport peut être problématique pour les tpg. En effet, nous établissons actuellement nos états financiers conformément au Règlement sur l'Etablissement des Etats Financiers (REEF) de la République et Canton de Genève, basé sur les normes IPSAS. Nous souhaiterions donc que les normes IPSAS, qui sont la référence en matière de comptabilité pour les entreprises publiques, soient également admises par l'OFT.

Nous restons bien évidemment à disposition pour des renseignements et échanges complémentaires. Vous pouvez sans autre contacter M. Denis Chiaradonna, juriste tpg, chiaradonna.d@tpg.ch

Nous vous réitérons nos remerciements pour cette consultation et restons à votre disposition pour tout complément d'information.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Marc Defalque
Directeur marketing, ventes et communication



Jérôme Dumont
Directeur Finances et Gestion ad interim

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Zürich, 28. November 2023/UJ/is

**Stellungnahme Verkehrsbetriebe Zürich zur Vernehmlassung
«Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes
/Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personen-
verkehrs (ARPV)»**

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 16. August 2023 wurden die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr und äussern uns zur Vorlage wie folgt.

Wir unterstützen die Bestrebungen, mit der Revision des Personenbeförderungsgesetzes und der damit verbundenen Verordnungsanpassungen sowohl die Effizienz und die Transparenz des regionalen Personenverkehrs als auch die Planungssicherheit für die Transportunternehmen zu steigern und Prozesse zu vereinfachen.

Zu jenen Punkten in der Vernehmlassungsvorlage, zu denen wir eine abweichende Meinung haben, stellen wir die nachfolgend formulierten und begründeten Anträge:

Antrag 1:

Der Anwendungsbereich der ARPV ist analog der heutigen Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV, SR 742.221) auf sämtliche vom Bund gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1) konzessionierten Verkehrsunternehmen auszuweiten.

Die mit der Integration der RKV in die ARPV vorgesehene Einschränkung der bundesrechtlichen Regelungen auf Verkehrsunternehmungen bzw. Linien mit Bundesabgeltung (Erläuternder Bericht S. 6, «Geltungsbereich bisherige RKV») ist aus unserer Sicht nicht zweckmässig. Sie führt dazu, dass die Kantone oder Gemeinden eigene Bestimmungen für ihre Finanzierungsbereiche erlassen müssen, ohne dass sie dabei einen grossen Freiheitsgrad geniessen. Der Erlass solcher Bestimmungen ist nicht nur mit einem unverhältnismässig hohen administrativen Aufwand verbunden, sondern kann auch zu unterschiedlichen Regelungen und Intransparenz führen.

Antrag 2:

Art. 65 ARPV ist in Bezug auf die einzureichenden Unterlagen offener zu formulieren.

Art. 65 ARPV ist auf Unternehmen ausgerichtet, die als juristische Personen des Privatrechts organisiert sind. Für Unternehmen wie die VBZ – eine Stadtzürcher Dienstabteilung – kann diese Bestimmung nur durch analoge Auslegung erfüllt werden. Aus unserer Sicht würde es sich anbieten, die einzureichenden Unterlagen nur exemplarisch zu bezeichnen.

Antrag 3:

Die Mitfinanzierung von historischen Fahrzeugen durch den Bund soll nicht ausschliesslich auf regel- und fahrplanmässig eingesetztes Rollmaterial beschränkt werden.

Gemäss der Vernehmlassungsvorlage sollen ungedeckte Kosten von historischem Rollmaterial nur abgegolten werden, wenn dieses regel- und fahrplanmässig eingesetzt wird (Erläuternder Bericht S. 7, «Historische Fahrzeuge»). Aufgrund der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes, welche durch das fahrplanmässige Angebot einzuhalten sind, ist ein solcher Einsatz von historischem Rollmaterial aber nur beschränkt möglich. Die neue Regelung würde in der Realität bedeuten, dass der Bund historisches Rollmaterial praktisch nicht mehr mitfinanziert. Sämtliche Kosten zur Erhaltung dieser bedeutenden Kulturgüter würden auf andere Gemeinwesen oder Dritte abgeschoben, was nicht angemessen scheint. Hier ist eine weniger strikte Regelung vorzusehen.

Antrag 4:

Die Bestimmungen zur Datenbearbeitung in Art. 79a VPB sind gemäss nachfolgenden Teilanträgen und Begründungen zu streichen oder in Absprache mit den Transportunternehmen (TU) zu überarbeiten.

- **Teilantrag 4.1: Art. 79a Abs. 1 VPB ist zu streichen.**

Eventualiter ist Art. 79a Abs. 1 VPB wie folgt umzuformulieren:

¹ Unternehmen dürfen Personendaten von Reisenden mit einem persönlichen Fahrausweis zur Sicherung der Einnahme des Fahrpreises und zur Missbrauchsbekämpfung bearbeiten, insbesondere:

- a. Name;*
- b. Vorname;*
- c. Geburtsdatum;*
- d. Heimat- oder Geburtsort;*
- e. Wohnadresse;*
- f. die zur Identifizierung notwendigen Daten aus den vorgelegten Dokumenten;*
- g. E-Mail-Adresse;*
- h. Telefonnummer;*
- i. Zahlungsmittel;*
- j. Fahrausweis-Kontrollprotokolle.*

Gemäss dem neu vorgesehenen Art. 54 nPBG werden TU künftig datenschutzrechtlich als Bundesorgane qualifiziert. Damit bedürfen Datenbearbeitungen durch TU in jedem Fall einer gesetzlichen Grundlage. Diese gesetzliche Grundlage ergibt sich aus den im PBG und den zugehörigen Verordnungen definierten Aufgaben der TU. Im Rahmen der Erfüllung dieser Aufgaben dürfen die TU auch Personendaten bearbeiten, soweit sie dabei die Vorgaben des Datenschutzgesetzes (DSG; SR 235.1) und der zugehörigen Verordnung (DSV; SR 235.11) einhalten. Betreffend Datenbearbeitungen im Zusammenhang mit Reisen ohne gültigen Fahrausweis enthält das PBG zudem ausdrückliche Rechtsgrundlagen in den Art. 20 und 20a. Eine zusätzliche Konkretisierung bzw. Einschränkung der zulässigen Datenbearbeitungen auf bestimmte Zwecke und Datenkategorien, wie sie in Art. 79a Abs. 1 VPB vorgesehen ist, ist vor diesem Hintergrund weder notwendig noch zweckmässig.

Eventualiter muss die Bestimmung zumindest dahingehend angepasst werden, dass sie lediglich die Bearbeitung von Personendaten zum Zweck der Missbrauchsbekämpfung betrifft (da diese bisher nicht ausdrücklich gesetzlich verankert ist) und die Datenkategorien nicht abschliessend aufgeführt werden.

- **Teilantrag 4.2: Art. 79a Abs. 2 VPB ist zu streichen.**

In Art. 79a Abs. 2 VPB werden in lit. a und b zwei Datenkategorien aufgeführt, die gemäss der abschliessenden Definition in Art. 5 lit. c DSG keine besonders schützenswerten Personendaten darstellen. Auf Verordnungsstufe können keine neuen Kategorien besonders schützenswerter Personendaten geschaffen werden. Sodann ist die ausdrückliche Erwähnung der rechtskräftigen Urteile in Art. 79a Abs. 2 lit. c unseres Erachtens nicht notwendig.

Über Art. 20a Abs. 1 lit. c und e PBG verfügen die TU schon über die gesetzliche Grundlage, Strafanträge zu stellen und damit zusammenhängende Daten zu bearbeiten. Dazu gehören nach unserem Verständnis auch Urteile gemäss dem vorgesehenen Art. 79a Abs. 2 lit. c VPB.

- **Teilantrag 4.3: Art. 79a Abs. 3 VPB ist wie folgt umzuformulieren:**
³ Unternehmen dürfen ein Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den gesetzlichen Auftrag der Einnahmenverteilung innerhalb des direkten Verkehrs gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG sicherzustellen.

Art. 79a Abs. 3 VPB ist in der vorgesehenen Fassung nicht zweckmässig. Der Wortlaut entspricht nicht der von der Branche mit Stellungnahme vom 27. Oktober 2022 beantragten Konkretisierung in Bezug auf die Verwendung von Ein- und Ausstiegsstationen für die Einnahmenverteilung im direkten Verkehr. Es geht nicht darum, dass den TU, die Anspruch auf Beteiligung an den Einnahmen haben, die Daten zu den Ein- und Ausstiegsstationen bekannt gegeben werden. Vielmehr sollen für die Reiseerhebungen im Rahmen der Einnahmenverteilung auch digitale Erhebungsmethoden auf der Basis von Ein- und Ausstiegsstationen verwendet werden können, um weiterhin eine faire und scharfe Verteilung der Einnahmen auch bei Pauschalfahrausweisen (z.B. Generalabonnemente) gemäss gesetzlichem Auftrag (Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG) sicherzustellen. Gemäss Art. 54 Abs. 2 lit. a nPBG können die Unternehmen ein Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den Fahrpreis zu ermitteln und in Rechnung zu stellen. In der Verordnung sollte daher präzisiert werden, dass dieses Profiling auch zum Zweck der Einnahmeverteilung gemäss gesetzlichem Auftrag zulässig ist.

- **Teilantrag 4.4: Art. 79a VPB ist um einen neuen Absatz 5 (bzw. im Fall der antragsgemässen Streichung der Absätze 1 und 2 um einen neuen Absatz 3) zu ergänzen:**
⁵ Auf Unternehmen mit einer Konzession oder Bewilligung findet Art. 4 Abs. 1 der Datenschutzverordnung vom 31. August 2022 Anwendung.

Die für klassische Bundesorgane in Art. 4 Abs. 2 DSV vorgesehene Protokollierungspflicht verlangt die ausnahmslose Protokollierung sämtlicher Bearbeitungsvorgänge von Personendaten. Aufgrund der Qualifikation als Bundesorgan (vgl. Begründung zu Teilantrag 7.1) wären somit sämtliche TU sowie alle von diesen hinzugezogenen Auftragsdatenbearbeiter künftig verpflichtet, alle Bearbeitungen (inkl. einfache Lesezugriffe) von Personendaten zu protokollieren. Die Ausweitung dieser strengen Vorgaben aus dem Strafrechtsbereich auf das Kunden- und Massengeschäft der TU ist nicht zielführend, sondern überschüssig und unverhältnismässig. Die Protokollierung ist Teil der Datensicherheit (1. Abschnitt DSV), bei der grundsätzlich der risikobasierte Ansatz verfolgt wird (Art. 8 Abs. 1 DSG). Durch die

ausnahmslose umfassende Protokollierungspflicht würde der risikobasierte Ansatz für TU ausgesetzt. Wir beantragen daher, dass die für TU zielführende Bestimmung für Private gemäss Art. 4 Abs. 1 DSV angewendet wird. Diese Bestimmung hält den Grundgedanken des risikobasierten Ansatzes fest und ermöglicht es damit den TU, die vorhandenen Ressourcen im Bereich des Datenschutzes zweckmässig und zielgerichtet einzusetzen. Die Datensicherheit für besonders schützenswerte Personendaten sowie risikobehaftete Bearbeitungsvorgänge bleibt dabei gewahrt. Namentlich bleiben Daten im Zusammenhang mit Reisen ohne gültigen Fahrausweis bzw. mit Straf- und/oder Verwaltungsverfahren, Gesundheitsdaten und allfällige weitere sensible Daten von der Protokollierungspflicht erfasst.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

Lüthi Marco
1 (VBZ)

Digital signiert von Lüthi Marco 1 (VBZ)
DN: cn=Lüthi Marco 1 (VBZ),
email=Marco.Luethi@vbz.ch
Datum: 2023.11.27 17:08:29 +01'00'

Marco Lüthi
Direktor

Dolder
Markus

Digital signiert von Dolder Markus
DN: cn=Dolder Markus
Datum: 2023.11.27 08:25:28 +01'00'

Markus Dolder
Leiter Finanzen & Services

Anhang 1: Ausführungen zu Art. 79a VPB (Datenschutz)

Abs. 1

Die Bestimmung hat auch zum Zweck, den TU die notwendige Missbrauchsbekämpfung klar zu ermöglichen. Die Datenbearbeitung zum Zweck der Missbrauchsbekämpfung sollte dementsprechend explizit namentlich genannt werden, da sie eine relevante Datenbearbeitung zur Sicherung der Einnahme der Fahrpreise darstellt.

Bezüglich Art. 20a PBG, der sich auf Art. 20 PBG bezieht, regelt bereits der bestehende Art. 58a Abs. 1 VPB folgendes:

Art. 58a Informationssysteme über Reisende ohne gültigen Fahrausweis: Datenbearbeitung, Zugang und Datensicherheit (Art. 20a PBG)

1 In Informationssystemen über Reisende ohne gültigen Fahrausweis können zur Identifizierung dieser Reisenden deren Name, Vorname, Geburtsdatum, Heimat- oder Geburtsort, Adresse sowie die zur Identifizierung notwendigen Daten aus den vorgelegten Dokumenten bearbeitet werden.

2 Die Daten dürfen nur von den Personen eingesehen und bearbeitet werden, die sie für die Erhebung eines Zuschlags oder zur Identifizierung von Reisenden benötigen.

3 Wer über Mutationen informiert wird, muss seine Daten unverzüglich berichtigen.

4 Werden Daten im Abrufverfahren zugänglich gemacht, so müssen der Betreiber des Informationssystems und das abrufende Unternehmen sicherstellen, dass nur Personen Daten abrufen können, die diese für die Erhebung des Zuschlags oder zur Identifizierung von Reisenden benötigen.

Insofern kann der Satzteil, der sich auf die Sicherung des Zuschlags nach Artikel 20 PBG bezieht, gestrichen werden. Alternativ muss Kongruenz zwischen Art. 79a Abs. 1 VPB und Art. 58a Abs. 1 VPB hergestellt werden.

Eventualiter:

Falls eine Auflistung von zu bearbeiteten Personendatenkategorien dennoch als notwendig erachtet wird, sind zwingend folgende Kategorien als Mindestinhalt festzulegen und der Verordnungstext entsprechend anzupassen:

1 Unternehmen dürfen Personendaten von Reisenden mit einem persönlichen Fahrausweis zur Sicherung der Einnahme des Fahrpreises und zur Missbrauchsbekämpfung bearbeiten, insbesondere:

- a. Name;*
- b. Vorname;*
- c. Geburtsdatum;*
- d. Heimat- oder Geburtsort;*
- e. Wohnadresse;*
- f. die zur Identifizierung notwendigen Daten aus den vorgelegten Dokumenten;*
- g. E-Mail-Adresse;*
- h. Telefonnummer;*
- i. Zahlungsmittel;*
- j. Fahrausweis-Kontrollprotokolle*

Abs. 2

Lit. a

Mit Abs. 2 soll eine Konkretisierung hinsichtlich der Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten durch TU geschaffen werden. In vorliegender Form schafft die Bestimmung allerdings keine Klarheit, sondern sorgt für Verwirrung. Dies aus nachfolgenden Gründen: Die in lit. a genannten maschinenlesbaren Fotos sind keine besonders schützenswerten Personendaten, weshalb die genannte Ziffer wieder aus der VPB gestrichen werden muss.

- Es ist allgemein anerkannt, dass die Auslegung der „besonders schützenswerten Daten“ mit Blick auf den Schutzzweck der entsprechenden Vorschriften und den Schutzbedarf der betreffenden Daten erfolgen muss (vgl. z.B. den [Schlussbericht des EDÖB i.S. Post-Finance](#), Ziff. 5.3.2). Ein Foto stellt dementsprechend nur dann ein besonders schützenswertes Personendatum dar, wenn sein Gegenstand den entsprechenden Schutz ausdrücklich verlangt (z.B. Fotografie einer Person, die dabei als Straftäter bezeichnet wird; Foto eines erkennbaren Patienten durch den Arzt bei der Anamnese; Auswertung von Fotografien nach der ethnischen Herkunft oder Gesundheit der abgebildeten Personen).
- Das gilt nach dem DSG, aber auch nach der DSGVO. Generell jede Fotografie als besonders schützenswertes Personendatum zu qualifizieren, entspricht weder dem europäischen noch dem Schweizer Recht, sondern widerspricht der herrschenden Lehre und ist überschüssig und nicht zielführend.

Lit. b

Ebenso handelt es sich bei den in lit. b genannten Daten zur Ortung der Ein- und Ausstiegsstationen nicht um besonders schützenswerten Personendaten gemäss DSG. Das DSG zählt die besonders schützenswerten Personendaten in Art. 5 lit. c DSG abschliessend auf. Auf Verordnungsstufe können nicht neue Kategorien besonders schützenswerter Personendaten geschaffen werden. Die TU haben über Art. 54 Abs. 2 lit. a neues PBG schon die gesetzliche Grundlage ein Profiling mit (und somit die Ortung von) Ein- und Ausstiegsstationen durchzuführen, um den Fahrpreis zu ermitteln und in Rechnung zu stellen.

Lit. c

Über Art. 20a Abs. 1 lit. c und e PBG verfügen die TU schon über die gesetzliche Grundlage Strafanträge zu stellen, damit Beteiligte der entsprechenden Strafverfahren zu werden und Einsicht in den Verlauf der Verfahren zu erhalten. Sämtliche damit zusammenhängenden und dabei anfallenden Daten können in den entsprechenden Informationssystemen gemäss Art. 20a PBG geführt werden. U.E. ist damit eine explizite Aufführung der Bearbeitung von rechtskräftigen Urteilen über verwaltungs- und strafrechtliche Verfolgung in der Verordnung nicht zwingend notwendig.

Neu zu schaffende Bestimmung zur Protokollierung (neuer Abs. 5)¹

1. Die Protokollierung ist Teil der Datensicherheit (vgl. 1. Abschnitt DSV) und bei der Datensicherheit wird grundsätzlich der risikobasierte Ansatz verfolgt (vgl. Art. 8 Abs. 1 DSG). Risiko und angemessene Massnahme dürfen also in einem entsprechenden Verhältnis liegen. Je grösser das Risiko, desto umfassender die Massnahme. Durch die ausnahmslose umfassende Protokollierungspflicht wird der risikobasierte Ansatz für TU ausgesetzt. Die für TU zielführende Bestimmung für Private gemäss Art. 4 Abs. 1 DSV hingegen hält den Grundgedanken des risikobasierten Ansatzes fest. Die Datensicherheit für besonders schützenswerte Personendaten sowie risikobehaftete Bearbeitungsvorgänge bleibt gewahrt. RogF-Daten, sämtliche Daten im Zusammenhang mit Straf- und/oder Verwaltungsverfahren, Gesundheitsdaten, etc. sind von der Protokollierungspflicht erfasst. Dadurch werden die Zugriffe und Bearbeitungen der wichtigsten und sensibelsten Informationen protokolliert und den TU ist es möglich, so die Ressourcen zielgerichtet und *risikobasiert* bei weiteren Datenschutzmassnahmen einzusetzen.
2. Die umfassende Protokollierungspflicht für TU widerspricht auch dem Gebot der Datensparsamkeit und führt zu weiteren widersprüchlichen und damit willkürlichen Konstellationen. So sind die TU z.B. gehalten, die bei der Kontrolle der SwissPass-Karte anfallenden Daten unverzüglich zu löschen. Der dabei protokollierte Vorgang allerdings müsste dem Wortlaut des Gesetzes entsprechend mindestens 1 Jahr gespeichert werden. Dies stünde wiederum im Widerspruch zu neuem Art. 54 Abs. 4 PBG, da durch diese Protokollierung das anonyme Reisen (z.B. mit dem GA) nicht mehr gewährleistet werden könnte.
3. Die umfassende und ausnahmslose Protokollierungspflicht verursacht eine Unmenge an Daten, die gespeichert und verwaltet werden müssen. Dies ist kostenintensiv und ressourcenaufwändig. Der erläuternde Bericht vom August 2023 führt selber aus, dass hierbei im Massengeschäft eine grosse zusätzliche Datenmenge entsteht, erkennt dann aber, dass die Übergangsbestimmungen der DSV betreffend die Protokollierung zu keiner Entlastung der TU führen (vgl. S. 38 f. erläuternder Bericht). Die Übergangsbestimmungen mögen zu einer zeitlichen Entlastung bei der Einführung und gestaffelten Implementierungskosten führen, doch früher oder später müssen sämtliche Bearbeitungsvorgänge protokolliert werden. Die umfassende Speicherung sämtlicher Datenbearbeitungsvorgänge im Massengeschäft der TU ist mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden – egal ab welchem Zeitpunkt diese Pflichten bestehen. Diese Kosten treffen jedes einzelne TU, das Personendaten (egal welcher Kategorie) bearbeitet:
 - a. Die flächendeckende Protokollierung sämtlicher automatisierter Bearbeitungen, d.h. aller computergestützten Datenbearbeitungen, und entsprechende Speicherung aller Datenbearbeitungsvorgänge hat für die Branche erhebliche finanzielle Folgen. Jedes einzelne TU hätte in jeder computergestützten Bearbeitung mit Personendatenbezug auch einfachste Lesezugriffe zu protokollieren und zu speichern. Jede einzelne mit einer App unterstützte Billettkontrolle jedes einzelnen TU müsste so erfasst, gespeichert und wahrscheinlich auch (siehe dazu nachfolgend unter lit. b) analysiert werden. Dies ist nicht nur mit einmaligen Implementationskosten, sondern insbesondere mit unverhältnismässig hohen Betriebskosten verbunden. Es werden ca. 400'000 Ticketverkäufe pro Tag getätigt, wobei etwa

¹ Vgl. dazu auch BAERISWYL, der schon die umfassende Protokollierungspflicht für klassische Bundesorgane als unverhältnismässig erachtet; BAERISWYL, in: Baeriswyl/Pärl/Blonski (Hrsg.), Stämpflis Handkommentar zum DSG, 2. Auflage, Bern 2023, Art. 8 N 58.

2-3 Lesezugriffe auf die Kundendaten vorgenommen müssen, damit ein Online-Ticket überhaupt ausgestellt werden kann. Das ergibt über eine Million protokollierungspflichtige Vorgänge (nur Lesezugriffe und nur in einem System) pro Tag. Die dabei täglich neu anfallenden Datenmengen sind immens. Im Zusammenhang mit der ursprünglichen Speicherfrist von zwei Jahren hat die SBB eine interne Untersuchung vorgenommen und ihre Applikationsverantwortlichen angefragt, mit welchen Mehrkosten pro Jahr pro Applikation zu rechnen wäre, wenn neu sämtliche Datenbearbeitungen, also das Speichern, Verändern, Lesen, Bekanntgeben, Löschen und Vernichten der Daten gespeichert werden müssen. Die SBB unterteilt ihre Personendaten in drei Kategorien (D1-D3, wobei D3 die besonders schützenswerten Personendaten darstellen, unter D2 Stammdaten und vergleichbare Kategorien fallen und unter D1 insb. IP-Adressen, Logs, etc. zu zählen sind). Die durchschnittlichen Betriebskosten pro Applikation mit D3 Daten wurden auf mind. CHF 50'000 berechnet, bei D2 Applikationen auf mind. CHF 140'000 (da hier oft noch gar keine Protokollierungen vorgenommen werden, sind nicht nur die zukünftigen Betriebskosten höher, sondern auch die Implementationskosten fallen höher aus), derselbe Betrag ist bei D1 Applikationen zu erwarten. Rechnet man mit einer Speicherdauer von einem Jahr bedeutet dies für 160 D3 Applikationen einen Betrag von ca. CHF 4 Mio. sowie für 106 D2 und 75 D1 Applikationen einen jährlichen Betrag von mind. CHF 9 Mio. (geht man von den tiefsten durchschnittlichen Betriebskosten von CHF 50'000 aus). Die flächendeckende und ausnahmslose Protokollierung hätte für die SBB allein Betriebskosten von mind. CHF 13 Mio. pro Jahr (!) zur Folge. Als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft hat die SBB auch die Wirtschaftlichkeit von Lösungen in Betracht zu ziehen – das gilt auch für alle anderen TU.

- b. Zudem ist folgendes zu beachten: Anlass für die Ausdehnung der Protokollierungspflicht ist eine Auswertung für Strafverfolgungsbehörden vorzunehmen zu können. Das bedeutet, dass die protokollierten Daten nicht nur gespeichert, sondern auch praktisch verwaltet werden müssen, so dass zusätzlich Analysen mit den gespeicherten Daten durchgeführt werden und unberechtigte Zugriffe frühzeitig erkannt werden können. Dass also die protokollierte Datenflut zum Zweck der Datensicherheit auch genutzt wird, also gezielt nachdem (oder auch bevor) sich Vorfälle ereignet haben, Mustererkennungen vorgenommen werden und dies erfordert nicht nur leistungsfähige Analysetools, sondern zusätzlich auch Personal, Prozesse, Kontrollen sowie Schulungen sind notwendig. Bei Transportunternehmen führt die Protokollierungspflicht jedoch zu einer Speicherung von Datenmengen, die das Reiseverhalten unserer Kundinnen und Kunden betreffen und nicht dem Schutzzweck der Protokollierungspflicht (Zusammenarbeit mit Strafverfolgungsbehörden) dienen (vgl. vorstehend Ziff. 2). Das ist nicht nur aus Gründen der Datensparsamkeit abzulehnen, sondern auch aus finanziellen. Die knappen Ressourcen der TU sollten nicht dafür verwendet werden. Ein solcher Aufwand macht dem risikobasierten Ansatz entsprechend bei besonders schützenswerten Personendaten und risikoreichen Bearbeitungen allenfalls noch Sinn, jedoch nicht im Bereich des Personentransportvertrages. - Weitete man die Analyse auf sämtliche Protokolldaten aus, wäre die Massnahme unverhältnismässig, beschränkt man die Analysen und Prozesse auf die besonders schützenswerten Daten und risikoreichen Bearbeitungen, schafft man damit bei allen übrigen Daten einen quasi unüberwachten, teuren Datenfriedhof von Protokolldaten. Dem Datenschutz und der Datensicherheit ist damit nicht gedient.

4. Die vorgenannten Pflichten und Kosten treffen aber nicht nur jedes einzelne TU, sondern nach Abs. 4 Abs. 2 DSV i.V.m. Art. 9 DSGVO hat jedes einzelne TU zusätzlich die Verantwortung, jedem seiner Auftragsbearbeiter die umfassende Protokollierungspflicht zu überbinden. Das mag für klassische Bundesorgane mit wenigen und zentralen Auslagerungen möglich sein, für TU, die in Kundenkontakt stehen und einen modernen, digitalen Service anbieten wollen - und auch müssen - lässt sich diese Pflicht zur umfassenden Protokollierung sämtlicher Vorgänge nicht einfach auf alle Auftragsdatenbearbeiter und entsprechende Applikationshersteller übertragen. Diese Anforderung wird in dieser Form auch nicht von der DSGVO verlangt. Auftragsdatenbearbeiter bieten solche umfassenden Protokollierungen grundsätzlich nur bei besonders schützenswerten Personendaten und besonderen Verhältnissen an – weil dies die europaweit anerkannte «best practice» ist und eine umfassende Protokollierung sämtlicher Personendatenbearbeitungen schlichtweg von keiner anderen Gesetzgebung (noch Datenschutzbehörde) verlangt wird. Dementsprechend sind solche zusätzlichen Anforderungen der TU bei ihren Lieferanten, die sonst von keinem anderen Kunden verlangt werden, mit hohen Kosten verbunden, oder Lieferanten werden einen solchen Service schlichtweg nicht anbieten. Neben sämtlichen Vertriebsapplikationen ist insbesondere auch an Standardlösungen oder weitere Lieferanten wie Druckpartner, die in unserem Auftrag Massenversände von Rechnungen durchführen, zu denken. Auch sie hätten jede einzelne Datenbearbeitung zu protokollieren. Die TU laufen damit Gefahr, entweder solche Produkte überhaupt nicht mehr respektive nur (und zwar als einzige Kunden) unter erhöhten Zusatzkosten einsetzen zu können oder bei Nichtbeachtung einen gesetzeswidrigen Zustand zu schaffen. Das kann nicht sein.

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
DETEC

Pour adresse :

finanzierung@bav.admin.ch

La Chaux-de-Fonds, le 5 octobre 2023

Modifications d'ordonnances découlant de la révision de la loi sur le transport de voyageurs / Révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) - Ouverture de la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Par la présente, nous nous référons à votre courrier du 16 août dernier qui a retenu notre meilleure attention et pour lequel nous vous remercions.

Après échanges avec les six entreprises de transport membres de la Communauté tarifaire intégrale neuchâteloise ONDE VERTE, il a été décidé que ONDE VERTE elle-même ne se prononcerait pas dans le cadre de la présente procédure de consultation, laissant le soin aux six entreprises associées de le faire elles directement, le cas échéant.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Communauté tarifaire intégrale neuchâteloise
ONDE VERTE



Muriel Widmer
Présidente



Natacha Cattin
Responsable opérationnelle

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
Per E-Mail an finanzierung@bav.admin.ch

Zürich, 9. November 2023 / NG

**Vernehmlassung betreffend Verordnungsänderungen zur Revision des
Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung
des regionalen Personenverkehrs (ARPV); Stellungnahme ZVV**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. August 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen betreffend Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) zugestellt. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns zur Vorlage wie folgt:

Im Grundsatz begrüssen wir die Totalrevision der ARPV sowie die Anpassungen und Präzisierungen der übrigen Verordnungen. Ausdrücklich positiv werten wir die Aufhebung der Regelung betreffend Doppel- bzw. Mehrfachbedienung (bisheriger Art. 7 ARPV) sowie die Neuerung, wonach nur noch das meistbelastete Teilstück für die Bemessung des Angebots massgebend ist (Art. 8 Abs. 2 ARPV). Auf die Bestimmung des minimalen Querschnitts einer Linie kann damit verzichtet werden, was administrativ entlastet. Ebenfalls erfreulich ist aus Sicht des ZVV die neue Bestimmung in Art. 8 Abs. 4 lit. a ARPV, welche die Verdichtung des Angebots im Sinne der bisherigen Spezialregelung im ZVV ermöglicht.

Gleichzeitig sind wir in einigen Punkten nicht mit der Vernehmlassungsvorlage einverstanden. Diesbezüglich stellen wir die nachfolgend formulierten und begründeten Anträge.

Antrag 1:

Der Anwendungsbereich der ARPV ist analog der heutigen Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV, SR 742.221) auf sämtliche vom Bund gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1) konzessionierten Verkehrsunternehmen auszuweiten.

Begründung: Die mit der Integration der RKV in die ARPV vorgesehene Einschränkung der bundesrechtlichen Regelungen auf Verkehrsunternehmungen bzw. Linien mit Bundesabgeltung (Erläuternder Bericht S. 6, «Geltungsbereich bisherige RKV») ist aus unserer Sicht nicht zweckmässig. Sie führt dazu, dass die Kantone oder Gemeinden eigene Bestimmungen für ihre Finanzierungsbereiche erlassen müssen, ohne dass sie dabei einen grossen Freiheitsgrad geniessen. Der Erlass solcher Bestimmungen ist nicht nur mit einem unverhältnismässig hohen administrativen Aufwand verbunden, sondern kann auch zu unterschiedlichen Regelungen und Intransparenz führen.

Antrag 2:

Art. 32 Abs. 2 ARPV ist wie folgt zu ergänzen: «[...] richtet sich nach Anhang 1. Die Besteller können darüber hinaus zusätzliche und detaillierte Informationen von den Unternehmen einfordern.»

Begründung: Es muss den Bestellern möglich sein, in Ergänzung zur Gliederung der Plan- sowie der Linienerfolgsrechnung gemäss Anhang 1 ARPV zusätzliche Angaben von den Unternehmen einzufordern (über die Mindest- oder optionale Kostenstruktur hinausgehende Informationen und Vergleiche zu Kosten bzw. Kostenentwicklungen). Die Kostenstruktur gemäss Anhang 1 ARPV soll also nicht abschliessend die durch die Besteller einzusehenden Kosten im Rahmen des Bestellprozesses definieren, sondern lediglich die Darstellung in den Offerten und Ist-Rechnungen. Dies insbesondere auch im Hinblick auf allfällige Zielvereinbarungen. Eine abschliessende Festlegung der einsehbaren Kosten wäre aus unserer Sicht nicht sinnvoll und auch wenig praktikabel (andernfalls müsste die nationale Struktur mit allen möglichen Eventualitäten ergänzt werden). Zudem würde sie die Position der Besteller gegenüber den Unternehmen schwächen.

Antrag 3:

Art. 47 Abs. 1 lit. a ARPV ist bezüglich der neu vorgesehen Pflicht einer Fahrausweisstrukturhebung in Tarif- und Verkehrsverbünden mit einer Übergangsfrist mindestens bis zur Fahrplanperiode 2029/2030 zu ergänzen.

Begründung: Grundsätzlich können wir die obligatorische Einführung von Fahrausweisstrukturhebungen zur sachgerechten Verteilung der Einnahmen in Tarif- und Verkehrsverbünden nachvollziehen. Diese heute manuell durchgeführten Erhebungen sind jedoch mit enorm hohen Kosten verbunden. Die im ZVV gemäss kantonalem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) aufwandfinanzierten Verkehrsunternehmen werden zu über 90% durch den ZVV finanziert. Für diese Unternehmen würden die hohen Kosten einer Fahrausweisstrukturhebung in einem deutlichen Missverhältnis zur zusätzlich gewonnenen Verteilgenauigkeit stehen, weshalb bisher darauf verzichtet wurde. Die unbesehene Übernahme der heutigen Erhebungsmethodik im ZVV kann somit keine wirtschaftliche Lösung darstellen und würde zu beträchtlichen Abgeltungssteigerungen führen. Der ZVV ist bestrebt, eine wirtschaftliche Lösung auf der Basis von neuen technischen Entwicklungen (z.B. mit Hilfe von Beacons) zu evaluieren und einzuführen, um künftig das Erfordernis einer Fahrausweisstrukturhebung erfüllen zu können. Dies wird jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen, sodass eine Umsetzung bis zur geplanten Inkraftsetzung der revidierten ARPV (auf das RPV-Bestellverfahren 2027/2028) nicht möglich sein wird. Dementsprechend ist hier eine Übergangsfrist vorzusehen, wobei eine Einführung auf das RPV-Bestellverfahren 2029/2030 realistisch erscheint (erste Erhebung im Jahr 2027).

Antrag 4:

Art. 47 Abs. 1 lit. b ARPV ist wie folgt zu ergänzen: «b. das Erlösniveau höchstens 20 Prozent unter dem Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs liegt. *Das Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs wird unter Berücksichtigung von Durchtarifizierungsverlusten, effektiven Kilometern sowie ausschliesslich Preisen der 2. Klasse ermittelt (Standarderlösniveau).*».

Begründung: Gemäss dem Modell «Entschädigung Verbundpreis-Niveau» des Bundesamts für Verkehr leitet sich das massgebende Mindesterloßniveau vom sogenannten Standarderloßniveau ab. Dieses Standarderloßniveau entspricht jedoch nicht dem Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs, da es Durchtarifierungsverluste einberechnet, anstelle von Tarifkilometern effektive Kilometer berücksichtigt und lediglich die Preise der 2. Klasse einfließen. Die Formulierung in Art. 47 Abs. 1 lit. b ARPV ist daher so zu ergänzen, dass das Standarderloßniveau als Referenzwert gilt.

Antrag 5:

Die Mitfinanzierung von historischen Fahrzeugen durch den Bund soll nicht ausschliesslich auf regel- und fahrplanmässig eingesetztes Rollmaterial beschränkt werden.

Begründung: Gemäss der Vernehmlassungsvorlage sollen ungedeckte Kosten von historischem Rollmaterial nur abgegolten werden, wenn dieses regel- und fahrplanmässig eingesetzt wird (Erläuternder Bericht S. 7, «Historische Fahrzeuge»). Aufgrund der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes, welche durch das fahrplanmässige Angebot einzuhalten sind, ist ein solcher Einsatz von historischem Rollmaterial aber höchstens sehr beschränkt möglich. Die neue Regelung würde in Realität bedeuten, dass der Bund historisches Rollmaterial praktisch nicht mehr mitfinanziert. Sämtliche Kosten zur Erhaltung dieser bedeutenden Kulturgüter würden auf andere Gemeinwesen oder Dritte abgeschoben, was nicht angemessen scheint. Hier ist eine weniger strikte Regelung vorzusehen.

Dass grundsätzlich keine direkten Beiträge an Vereine oder Stiftungen mitfinanziert werden, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern, können wir hingegen unterstützen.

Antrag 6:

Die Definition der Erschliessungsfunktion gemäss Art. 5 Abs. 2 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11) sollte enger gefasst werden.

Begründung: Den gewählten Radius von 1.5 km in Kombination mit nur 100 zu erschliessenden Einwohnern erachten wir auch für sehr ländliche Gebiete als zu gross. Weit verstreute Siedlungen können höchstens dann wirtschaftlich erschlossen werden, wenn die Bevölkerung überwiegend auf einer Erschliessungsachse wohnt (z.B. in einem Tal). Wir schlagen vor, entweder einen kleineren Radius zu wählen (z.B. 750m) oder die Definition anderweitig einzuschränken (z.B. auf einer Erschliessungsachse wohnhaft).

Antrag 7:

Die Bestimmungen zur Datenbearbeitung in Art. 79a VPB sind gemäss nachfolgenden Teilanträgen und Begründungen zu streichen oder in Absprache mit den Transportunternehmen (TU) zu überarbeiten.

➤ **Teilantrag 7.1: Art. 79a Abs. 1 VPB ist zu streichen.**

Eventualiter ist Art. 79a Abs. 1 VPB wie folgt umzuformulieren:

¹ Unternehmen dürfen Personendaten von Reisenden mit einem persönlichen Fahrausweis zur Sicherung der Einnahme des Fahrpreises und zur Missbrauchsbekämpfung bearbeiten, insbesondere:

- a. Name;*
- b. Vorname;*
- c. Geburtsdatum;*
- d. Heimat- oder Geburtsort;*
- e. Wohnadresse;*
- f. die zur Identifizierung notwendigen Daten aus den vorgelegten Dokumenten;*
- g. E-Mail-Adresse;*
- h. Telefonnummer;*
- i. Zahlungsmittel;*
- j. Fahrausweis-Kontrollprotokolle.*

Begründung: Gemäss dem neu vorgesehenen Art. 54 nPBG werden TU künftig datenschutzrechtlich als Bundesorgane qualifiziert. Damit bedürfen Datenbearbeitungen durch TU in jedem Fall einer gesetzlichen Grundlage. Diese gesetzliche Grundlage ergibt sich aus den im PBG und den zugehörigen Verordnungen definierten Aufgaben der TU. Im Rahmen der Erfüllung dieser Aufgaben dürfen die TU auch Personendaten bearbeiten, soweit sie dabei die Vorgaben des Datenschutzgesetzes (DSG; SR 235.1) und der zugehörigen Verordnung (DSV; SR 235.11) einhalten. Betreffend Datenbearbeitungen im Zusammenhang mit Reisen ohne gültigen Fahrausweis enthält das PBG zudem ausdrückliche Rechtsgrundlagen in den Art. 20 und 20a. Eine zusätzliche Konkretisierung bzw. Einschränkung der zulässigen Datenbearbeitungen auf bestimmte Zwecke und Datenkategorien, wie sie in Art. 79a Abs. 1 VPB vorgesehen ist, ist vor diesem Hintergrund weder notwendig noch zweckmässig.

Eventualiter muss die Bestimmung zumindest dahingehend angepasst werden, dass sie lediglich die Bearbeitung von Personendaten zum Zweck der Missbrauchsbekämpfung betrifft (da diese bisher nicht ausdrücklich gesetzlich verankert ist) und die Datenkategorien nicht abschliessend aufgeführt werden.

➤ **Teilantrag 7.2: Art. 79a Abs. 2 VPB ist zu streichen.**

Begründung: In Art. 79a Abs. 2 VPB werden in lit. a und b zwei Datenkategorien aufgeführt, die gemäss der abschliessenden Definition in Art. 5 lit. c DSG keine besonders schützenswerten Personendaten darstellen. Auf Verordnungsstufe können keine neuen Kategorien besonders schützenswerter Personendaten geschaffen werden. Sodann ist die ausdrückliche Erwähnung der rechtskräftigen Urteile in Art. 79a Abs. 2 lit. c unseres Erachtens nicht notwendig. Über Art. 20a Abs. 1 lit. c und e PBG verfügen die TU schon über die gesetzliche Grundlage, Strafanträge zu stellen und damit zusammenhängende Daten zu bearbeiten. Dazu gehören nach unserem Verständnis auch Urteile gemäss dem vorgesehenen Art. 79a Abs. 2 lit. c VPB.

- **Teil Antrag 7.3: Art. 79a Abs. 3 ist wie folgt umzuformulieren:**

³ Unternehmen dürfen ein Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den gesetzlichen Auftrag der Einnahmenverteilung innerhalb des direkten Verkehrs gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG sicherzustellen.

Begründung: Art. 79a Abs. 3 VPB ist in der vorgesehenen Fassung nicht zweckmässig. Der Wortlaut entspricht nicht der von der Branche mit Stellungnahme vom 27. Oktober 2022 beantragten Konkretisierung in Bezug auf die Verwendung von Ein- und Ausstiegsstationen für die Einnahmenverteilung im direkten Verkehr. Es geht nicht darum, dass den TU, die Anspruch auf Beteiligung an den Einnahmen haben, die Daten zu den Ein- und Ausstiegsstationen bekannt gegeben werden. Vielmehr sollen für die Reiseerhebungen im Rahmen der Einnahmenverteilung auch digitale Erhebungsmethoden auf der Basis von Ein- und Ausstiegsstationen verwendet werden können, um weiterhin eine faire und scharfe Verteilung der Einnahmen auch bei Pauschalfahrausweisen (z.B. Generalabonnemente) gemäss gesetzlichem Auftrag (Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG) sicherzustellen. Gemäss Art. 54 Abs. 2 lit. a nPBG können die Unternehmen ein Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den Fahrpreis zu ermitteln und in Rechnung zu stellen. In der Verordnung sollte daher präzisiert werden, dass dieses Profiling auch zum Zweck der Einnahmeverteilung gemäss gesetzlichem Auftrag zulässig ist.

- **Teil Antrag 7.4: Artikel 79a VPB ist um einen neuen Absatz 5 (bzw. im Fall der antragsgemässen Streichung der Absätze 1 und 2 um einen neuen Absatz 3) zu ergänzen:**

⁵ Auf Unternehmen mit einer Konzession oder Bewilligung findet Art. 4 Abs. 1 der Datenschutzverordnung vom 31. August 2022 Anwendung.

Die für klassische Bundesorgane in Art. 4 Abs. 2 DSV vorgesehene Protokollierungspflicht verlangt die ausnahmslose Protokollierung sämtlicher Bearbeitungsvorgänge von Personendaten. Aufgrund der Qualifikation als Bundesorgan (vgl. Begründung zu Teilantrag 7.1) wären somit sämtliche TU sowie alle von diesen hinzugezogenen Auftragsdatenbearbeiter künftig verpflichtet, alle Bearbeitungen (inkl. einfache

Lesezugriffe) von Personendaten zu protokollieren. Die Ausweitung dieser strengen Vorgaben aus dem Strafrechtsbereich auf das Kunden- und Massengeschäft der TU ist nicht zielführend, sondern überschüssig und unverhältnismässig. Die Protokollierung ist Teil der Datensicherheit (1. Abschnitt DSV), bei der grundsätzlich der risikobasierte Ansatz verfolgt wird (Art. 8 Abs. 1 DSG). Durch die ausnahmslose umfassende Protokollierungspflicht würde der risikobasierte Ansatz für TU ausgesetzt. Wir beantragen daher, dass die für TU zielführende Bestimmung für Private gemäss Art. 4 Abs. 1 DSV angewendet wird. Diese Bestimmung hält den Grundgedanken des risikobasierten Ansatzes fest und ermöglicht es damit den TU, die vorhandenen Ressourcen im Bereich des Datenschutzes zweckmässig und zielgerichtet einzusetzen. Die Datensicherheit für besonders schützenswerte Personendaten sowie risikobehaftete Bearbeitungsvorgänge bleibt dabei gewahrt. Namentlich bleiben Daten im Zusammenhang mit Reisen ohne gültigen Fahrausweis bzw. mit Straf- und/oder Verwaltungsverfahren, Gesundheitsdaten und allfällige weitere sensible Daten von der Protokollierungspflicht erfasst. Für eine ausführlichere Begründung zu diesem Teilantrag verweisen wir gerne auf die Stellungnahme der SBB.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND

Dominik
Brühwiler
(B720BD2)

Digital
unterschrieben von
Dominik Brühwiler
(B720BD2)
Datum: 2023.11.08
14:27:24 +01'00'

Dominik Brühwiler, Direktor

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 29. November 2023

Andreas Messerli, Stiftung BERNMOBIL historique
031 321 83 99, andreas.messerli@bernmobil.ch

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /
Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)**

**Ergänzung des Artikels 28 PBG «Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots»,
Absatz 1ter: «Zu den ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung zählen auch Kosten betreffend
das historische Rollmaterial».**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf das Schreiben vom 16. August 2023 von Bundesrat Rösli und nehmen zu den Verordnungsanpassungen und zu den Ausführungen im erläuternden Bericht in Bezug auf den rubrizierten Themenbereich wie folgt Stellung:

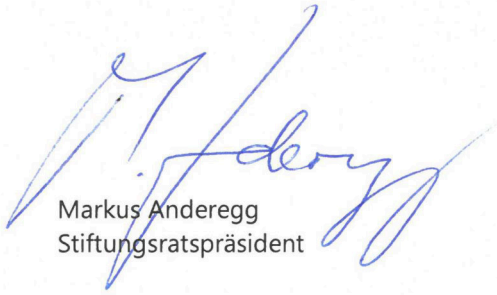
Im Rahmen der Revision PBG wurde Artikel 28 PBG «Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots» mit einem neuen Absatz 1ter ergänzt, wonach auch Kosten betreffend das historische Rollmaterial zu den ungedeckten Kosten zählen.

Im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung wird beschrieben, dass eine Präzisierung auf Stufe Verordnung nicht notwendig sei. Es sollen keine Abgeltungen geleistet werden für Rollmaterial, welches nicht im RPV eingesetzt wird. Dies entspricht nicht den bisherigen Diskussionen und dem Willen des Parlaments.

VöV, RhB und BLS-Stiftung haben einen aus ihrer Sicht gesamtschweizerisch ausgerichteten Lösungsansatz entworfen, wie die ARPV zu diesem Thema ergänzt werden könnte. Unser Ergänzungsvorschlag (Beilage) orientiert sich an diesem Entwurf.

Wir bitten Sie, diese Ergänzungen zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.

Vielen Dank und freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Anderegg', with a large, sweeping flourish at the end.

Markus Anderegg
Stiftungsratspräsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Messerli', with a large, sweeping flourish at the end.

Andreas Messerli
Geschäftsführer

Ergänzungsvorschlag

Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV); SR 745.16 (Fassung Vernehmlassung August 2023)

Vorschlag für Ergänzung des bestehenden Texts

Art. 3 Bst. g (neu) Begriffe

c. *Historisches Rollmaterial*: Zum historischen Rollmaterial zählt Rollmaterial, das einst oder gegenwärtig im fahrplanmässigen Personenverkehr eingesetzt wurde oder wird und sich im Eigentum des entsprechenden Transportunternehmens oder einer von ihm beherrschten oder beauftragten Stiftung befindet.

2a) Kapitel: Abgeltung der ungedeckten Kosten von historischem Rollmaterial (neu)

Art. 43a (neu) Abgeltung von historischem Rollmaterial

¹ Die ungedeckten Kosten für das historische Rollmaterial werden gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten.

² Die ungedeckten Kosten bestehen aus den anrechenbaren Kosten, abzüglich die Erlöse.

³ Als anrechenbare Kosten gelten solche, die für den Erhalt und den Betrieb des historischen Rollmaterials notwendig sind.

⁴ Als Erlöse gelten sämtliche durch den Einsatz des historischen Rollmaterials erzielten Erträge bzw. die Erträge, die bei hinreichender Planung und Organisation hätten erzielt werden können, sowie gebührende Drittmittel in Form von Sponsoringbeiträgen, Gönnerbeiträgen oder vergleichbaren anderen Einnahmen.

⁵ Die Besteller legen in der Abgeltungsvereinbarung fest, welche Fahrzeuge wie oft mindestens für Publikumsfahrten eingesetzt werden müssen.

⁷ Die Höhe der Abgeltung pro einzelnes Transportunternehmen beträgt in der Regel weniger als ein Prozent der vereinbarten Abgeltung nach Artikel 38, maximal jedoch 3 Prozent.

⁸ Die Transportunternehmen können Anteile der Abgeltung für historisches Rollmaterial an von ihnen beherrschte oder beauftragte Stiftungen weitergeben, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern. Entsprechend sind Beiträge an Stiftungen, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern, als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt.

⁹ Die Abschnitte 2 sowie 6 bis 9 des Kapitels 2 dieser Verordnung kommen sinngemäss zur Anwendung, soweit sie nicht in Widerspruch zu den Bestimmungen dieses Artikels stehen.

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes und die Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV).

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Jan Schudel

Projektleiter Politik, BirdLife Schweiz

Stellungnahme

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes

Datenbearbeitung durch Unternehmen (Art. 79a)

Durch die Digitalisierung hinterlassen die öV-Fahrgäste immer mehr Daten. Die Betreiber haben begonnen, diese in immer grösserem Ausmass systematisch zu sammeln und zu speichern. Dies ist nur dann legitim, wenn es ausschliesslich der Sicherheit und Planung im Sinne der Kundinnen und Kunden und dem Kerngeschäft der Transportleistung dient.

Aus diesem Grund setzen wir uns dafür ein, dass die Bestimmungen bezüglich Datenverarbeitung so einschränkend wie möglich formuliert werden und unterstützen, dass die Typen der Personendaten, welche die Unternehmen bearbeiten dürfen, in Art. 79a abschliessend aufgeführt sind. Aufzeichnungen von Ein- und Ausstiegsstationen der Passagiere («Profiling»), welche nicht unabdingbar für die Berechnung des Fahrpreises sind, lehnen wir strikte ab. Dass die Vorlage vorsieht, dass die Personendaten nur in anonymisierter Form zur Verbesserung der Vertriebsinfrastruktur verwendet werden dürfen (Abs. 4) unterstützen wir.

Veloselbstverlad (Art. 62a)

Wir unterstützen die Ergänzung in Art. 62a in der Verordnung über die Personenbeförderung bezüglich der Mitnahme von Fahrrädern im internationalen Eisenbahn-Fernverkehr (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 5). Damit die Wende hin zu einem klimafreundlichen Verkehr gelingt, ist eine unkomplizierte Velomitnahme zentral. Leider ist der Veloselbstverlad in der Schweiz in den vergangenen Jahren insbesondere durch die im März 2021 eingeführte Reservationspflicht unter Druck geraten, anstatt dass er gefördert wurde.

Die Mitnahme von Velos in öffentlichen Verkehrsmitteln soll deshalb nicht nur im internationalen Eisenbahnverkehr, sondern auch im Inland verbessert werden. Wir beantragen die Ergänzung von Art. 62a im Sinne der EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr:

- Vorbehaltlich von Sicherheitsgründen oder betrieblichen Gründen haben Fahrgäste Anspruch auf Mitnahme von Fahrrädern im Zug.
- Bei der Einleitung von Vergabeverfahren für neue Fahrzeuge oder bei einer umfangreichen Aufrüstung von Fahrzeugen stellen Eisenbahnunternehmen sicher, dass es in Zugbildungen mit diesen Fahrzeugen eine angemessene Anzahl von Fahrradstellplätzen gibt.

Die angemessene Anzahl der Fahrradstellplätze wird von Eisenbahnunternehmen unter Berücksichtigung der Grösse der Zugbildung, der Art des Dienstes und der Nachfrage nach Fahrradbeförderung bestimmt.

Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Eine klare Regelung bzw. Festsetzung des Grundsatzes, dass die ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs (RPV) durch die Besteller zu übernehmen sind, ist für die Transportunternehmen zentral, ist dies doch der Kernpunkt des ganzen Bestellwesens. Mit dem neuen Artikel 4 ARPV kann der Eindruck entstehen, dass der im Personenbeförderungsgesetz (PBG) formulierte Grundsatz der Übernahme der ungedeckten Kosten durch die Besteller aufgeweicht werden soll. Wir bitten Sie, durch eine klarere Formulierung aufzuzeigen, dass keine Verschärfung gegenüber der heutigen Praxis angestrebt wird.

Wir stützen die Sicht der Branche, dass die Schadloshaltung eines Transportunternehmens (TU), wenn es ohne Eigenverschulden den Auftrag nicht mehr erhält, wichtig ist. Die im Entwurf der ARPV vorgesehen Bestimmungen sind aus unserer Sicht für Fälle ohne Ausschreibungsverfahren nicht zufriedenstellend geregelt. Hier ist sicherzustellen, dass die TU schadlos gehalten wird, z.B. wenn das vorhandene Rollmaterial nicht mehr eingesetzt werden kann.

Schliesslich möchten wir auf einen anderen Punkt, die Regelung betreffend das Historische Rollmaterial, aufmerksam machen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 4f). Wir sind der Ansicht, dass der Wille des Gesetzgebers bezüglich Abgeltung von historischem Rollmaterial im vorliegenden Verordnungstext unzureichend umgesetzt wurde. Konkret sind in der Verordnung Möglichkeiten vorzusehen und zu präzisieren, unter welchen Umständen auch Rollmaterial, das nicht mehr im RPV eingesetzt wird, abgeltungsberechtigt ist.

BLS-Stiftung c/o BLS AG, Postfach, 3001 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

BLS-Stiftung

c/o BLS AG
Genfergasse 11
3001 Bern

www.bls.ch

Kontakt
Hans-Peter Ernst

Telefon +41 79 447 18 92
hans-peter.ernst@bls-stiftung.ch

Bern, 21. November 2023

Verordnungsänderung zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Ergänzung des Artikels 28 PBG «Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots», Absatz 1ter: «Zu den ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung zählen auch Kosten betreffend das historische Rollmaterial».

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Bezug auf das Schreiben vom 16. August 2023 von Bundesrat Albert Rösti nehmen wir zu den Verordnungsanpassungen und zu den Ausführungen im erläuternden Bericht in Bezug auf den rubrizierten Themenbereich wie folgt Stellung:

A) Ausgangslage:

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) kommt zum Schluss, dass der Gesetzestext «bereits relativ klar» ist und deshalb lediglich eine Präzisierung im Rahmen der Richtlinie zur Anrechenbarkeit von Kosten (Art. 3 ARPV) zu erfolgen hat.

Die daraus resultierende möglichst treue Umsetzung entlang der gesetzlichen Bestimmung Art. 28, Absatz 1 PBG fokussiert auf das gemeinsam von Bund und Kantonen bestellte Angebot des RPV.

B) Einschätzung

Keine Abgeltungen werden damit für Rollmaterial geleistet, welches im RPV nicht (mehr) eingesetzt wird oder im Charterverkehr zum Einsatz kommt. Entsprechend werden Beiträge an Vereine oder Stiftungen, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern, ebenfalls nicht als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt.

Diese Richtlinien zur Anrechenbarkeit von Kosten (Art. 33 ARPV) missachtet unseres Erachtens den politischen Willen des Parlaments. Stellvertretend zitieren wir Kurt Fluri (alt NR, SO), welcher sich am 30. November 2021 in der Wintersession des Nationalrats geäußert hat:

«Zum historischen Rollmaterial: Hier gilt es vorweg festzuhalten, Herr Giezendanner und andere, dass historisches Rollmaterial nicht einfach altes Rollmaterial ist. Altes Rollmaterial ist noch lange nicht historisch, sondern es ist nicht mehr zeitgemäss und wird vom Publikum nicht mehr gewünscht.

Historisch bedeutet schön und alt und nicht alt und verlottert - das ist der grosse Unterschied. Daher werden diese historischen Wagen und Lokomotiven usw. auch so liebevoll gepflegt. Im Prinzip ist diese Bestimmung auf eine Verschärfung der Praxis durch den Bund zurückzuführen. Bisher wurde dieses historische Rollmaterial mitunterstützt. Neu soll es nur noch unterstützt werden, wenn es im bestellten fahrplanmässigen Verkehr mit rollt. Die Mehrheit der Kommission findet aber, dass es die Bewahrung des historischen Rollmaterials wert ist, hier - vielleicht mit einem kleinen Sündenfall - über den bestellten Bereich hinauszugehen und das historische Rollmaterial generell zu unterstützen.»

Die nun durch das BAV angestrebte Umsetzung fokussiert auf die beiden Aspekte bestellter Verkehr und fahrplanmässigen Einsatz.

C) Problematik

1. Widersprüche

Die nun gewählte Präzisierung der Richtlinie zur Anrechenbarkeit von Kosten (Art. 33 ARPV) führt zu folgenden Widersprüchen:

1.1. Ein regelmässiger fahrplanmässiger Einsatz von historischem Rollmaterial widerspricht dem Behindertengleichstellungsgesetz Behig. Dieses hält fest, dass der ÖV spätestens ab Anfang 2024 barrierefrei und damit für Behinderte grundsätzlich selbständig nutzbar sein muss. Historische Fahrzeuge sind per se nie barrierefrei ausgerüstet und können nicht oder nur sehr aufwändig zugänglich gemacht werden (swisspass.ch/handicap, ab 1.1.2024).

1.2. Historische Fahrzeuge erfüllen in keinem Fall die heutigen Fahrplananforderungen (Vmax und Beschleunigung respektive Bremsung) sowie die Komfortansprüche der Fahrgäste.

1.3. Ein regelmässiger fahrplanmässiger Einsatz von historischem Rollmaterial ist auch aus Ressourcengründen unrealistisch (Know-how Lokführer, Störungsbewältigung etc.).

1.4. Besteller dürften kein bis wenig Interesse am regelmässigen Einsatz von historischem Rollmaterial zeigen. Besteller bestellen Linien und nicht Fahrzeuge.

1.5. Der regelmässige fahrplanmässige Einsatz von historischem Rollmaterial geht dem EVU am Anteil RPV-Rollmaterial verloren und wird nicht aufgerechnet.

2. Erhalten und Pflegen des historischen Erbes

Die BLS-Stiftung, deren Stifterin die BLS AG ist, ist derzeit daran, zusammen mit der Denkmalpflege des Kantons Bern die erhaltenswerten Fahrzeuge unter Schutz zu stellen. (Bewegliche Denkmäler, Art. 20 des Denkmalpflegegesetzes DPG des Kantons Bern.)

Können ungedeckte Kosten betreffend das historische Rollmaterial für den Erhalt nicht auch über RPV mitfinanziert werden, wird dieser gesetzliche Anspruch zur Unterschutzstellung – auch vor dem Hintergrund der sich stetig verknappenden Mittel – zur Farce.

Die Bernische BVG- und Stiftungsaufsicht BBSA hat Kenntnis von der aktuellen und prospektiven finanziellen Lage der BLS-Stiftung. Einen wesentlichen Einfluss auf die finanzielle Entwicklung haben die folgenden Optionen:

- Die vorliegende Totalrevision ARPV betreffend historische Fahrzeuge.
- Das sich in Erarbeitung befindende Regelwerk Technik Instandhaltung historische Fahrzeuge (RTE).
- Die Beantragung von Geldern des Lotteriefonds für grosse Unterhaltsarbeiten und Projekte (aufgrund der Unterschutzstellung).
- Die Frage der künftigen Eigentumsverhältnisse und Kosten des Depots in Burgdorf.

Die BBSA anerkennt, dass für den Fall, wenn die BLS-Stiftung ihren Zweck oder Anpassungen an diesen nicht mehr erreichen könnte, die Archivierungspflichten und die Zukunft der Sammlung inkl. der entsprechenden Kosten zu klären sind.

3. Kulturgüterschutzinventar

Die Sammlung der BLS-Stiftung in Burgdorf ist als A-Objekt im Kulturgüterschutzinventar KGS 2021, Stand 1.1.2023 unter der Objektnummer 16944 aufgenommen. Zur Sammlung gehören unter anderem explizit auch die historischen Fahrzeuge, von denen der kleinere Teil fahrtüchtig gehalten wird. Die Mehrzahl der historischen Fahrzeuge hat musealen Charakter, weshalb eine RPV-finanzierte Unterstützung gemäss aktueller Lesart ausgeschlossen wird.

D) Lösungsansatz

VöV, RhB und BLS-Stiftung haben einen aus ihrer Sicht gesamtschweizerisch ausgerichteten Lösungsansatz formuliert (siehe Anhang).

Zusammenfassend die Kernelemente:

1. Definition des Begriffs historisches Rollmaterial:

- Der einstige oder gegenwärtige fahrplanmässige Einsatz.
- Das Eigentum des entsprechenden TU oder einer beauftragten Organisation.
- Die Inventarisierung oder Unterschutzstellung.

2. Art. 43 a (neu): Abgeltung von historischem Rollmaterial:

- Ungedeckte Plankosten bestehen aus anrechenbaren Kosten, abzüglich Erlöse.
- Als anrechenbare Kosten gelten solche für den Erhalt und den Betrieb.
- Zu den eigenen Erlösen zählen ebenso gebührende Drittmittel.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Argumentationslinie und die Berücksichtigung des Lösungsvorschlages.

Freundliche Grüsse

BLS-Stiftung

Martin Leu
Stiftungsratspräsident

Hans-Peter Ernst
Geschäftsführer

Anhang

z.K. an:

- Denkmalpflege des Kantons Bern
- Bernische BVG- und Stiftungsaufsicht BBSA
- Verband öffentlicher Verkehr VöV
- Rhätische Bahn AG
- BLS AG

Anhang

Lösungsansatz (gesamtschweizerische Sicht) ¹

Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV); SR 745.16 (Fassung Vernehmlassung August 2023)

Art. 3 Bst. g (neu) Begriffe

c. *Historisches Rollmaterial*: Zum historischen Rollmaterial zählt Rollmaterial, das einst oder gegenwärtig im fahrplanmässigen Personenverkehr eingesetzt wurde oder wird, sich im Eigentum des entsprechenden Transportunternehmens oder einer von ihm beherrschten oder beauftragten Organisation befindet und in einem nationalen oder kantonalen Inventar eingetragen ist bzw. unter anderweitigem vergleichbarem Schutz steht.

2a) Kapitel: Abgeltung der ungedeckten Kosten von historischem Rollmaterial (neu)

Art. 43a (neu) Abgeltung von historischem Rollmaterial

¹ Die ungedeckten Kosten für das historische Rollmaterial werden gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten.

² Die ungedeckten Kosten bestehen aus den anrechenbaren Kosten, abzüglich die Erlöse.

³ Als anrechenbare Kosten gelten solche, die für den Erhalt und den Betrieb des historischen Rollmaterials notwendig sind.

⁴ Als Erlöse gelten sämtliche durch den Einsatz des historischen Rollmaterials erzielten Erträge bzw. die Erträge, die bei hinreichender Planung und Organisation hätten erzielt werden können, sowie gebührende Drittmittel in Form von Sponsoringbeiträgen, Gönnerbeiträgen oder vergleichbaren anderen Einnahmen.

⁵ Die Besteller legen in der Abgeltungsvereinbarung fest, welche Fahrzeuge wie oft mal mindestens für Publikumsfahrten eingesetzt werden müssen.

⁶ Die Höhe der Abgeltung pro einzelnes Transportunternehmen beträgt in der Regel weniger als ein Prozent der vereinbarten Abgeltung nach Artikel 38, maximal jedoch 3 Prozent.

⁷ Die Abschnitte 2 sowie 6 bis 9 des Kapitels 2 dieser Verordnung kommen sinngemäss zur Anwendung, soweit sie nicht in Widerspruch zu den Bestimmungen dieses Artikels stehen.

¹ Verband öffentlicher Verkehr VÖV: PBG-Revision – Verordnungsanpassung, STU/6.9.2023

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bearbeitet durch:
Xavier Gertschen
T +41 (0)27 927 70 62
xavier.gertschen@mgbahn.ch

30. November 2023

**Stellungnahme zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /Totalrevision der
Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 16. August 2023 das UVEK beauftragt, eine Vernehmlassung zu den
Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes und zur Totalrevision der
Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV)
durchzuführen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Wir sind überzeugt, dass die geplante Revision die Effizienz und Transparenz des Bestellverfahrens
sowie die Planungssicherheit für die Transportunternehmen weiter verbessern wird. Die Matterhorn
Gotthard Bahn schliesst sich der Stellungnahme des Verbandes öffentlicher Verkehr vom 21.11.2023
und der Stellungnahme von RAILplus vom 29.11.2023 vollumfänglich an und begrüsst die
vorgenommene Revision.

Ergänzend möchten wir auf einen spezifischen und für uns sehr wichtigen Aspekt hinweisen. Dieser
betrifft die Eigenkapitalverzinsung. Es wird neu im Gesetz (Art. 35a PBG) vorgeschlagen, dass bei der
Ermittlung der ungedeckten Kosten das Transportunternehmen grundsätzlich keine
Eigenkapitalverzinsung berücksichtigen darf und der entsprechende Artikel in der Verordnung (Art. 16
aARPV) zu streichen ist. Im erläuternden Bericht wird zudem auf die «Richtlinie (Guidance) zur
Anrechenbarkeit von Kosten» (vgl. Ziff. 3.1, Guidance) verwiesen, welche die grundsätzliche
Regelung aufnimmt und präzisiert, dass Kapital, welches nachweislich aus anderen Sparten stammt,
mit expliziter Zustimmung der Besteller verzinst werden kann.

Die BVZ Holding AG stellt der Matterhorn Gotthard Verkehrs AG 75% des Eigenkapitals aus privaten
Mitteln zur Verfügung. Die Verzinsung des zur Verfügung gestellten Eigenkapitals ist zwischen der
BVZ Holding AG und dem Bund sowie den Bestellerkantonen Uri, Graubünden und Wallis gegenseitig
in einem Aktionärsbindungsvertrag vereinbart. Dieser Vertrag besteht seit der Gründung der Matterhorn
Gotthard Bahn im Jahr 2002 und wurde im 2023 für weitere 10 Jahre verlängert. Die Höhe der

Verzinsung orientiert sich am Zinssatz der 10-jährigen Schweizerischen Bundesobligationen (risikofreies Zinsniveau).

Wir weisen darauf hin, dass dieser Mechanismus integraler Bestandteil der BVZ-Gruppe als Private-Public-Partnership-Modell bildet und unverzichtbar ist. Es ist deshalb wichtig, dass trotz der vorgeschlagenen Streichung im ARPV und der Präzisierung in der «Richtlinie (Guidance) zur Anrechenbarkeit von Kosten» die verbindliche Rechtsgrundlage für die künftige Eigenkapitalverzinsung erhalten bleibt und diese ab dem Jahr 2034 weiterhin möglich ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Matterhorn Gotthard Bahn / BVZ Holding



Fernando Lehner
Unternehmensleiter



Xavier Gertschen
Leiter Unternehmensentwicklung

finanzierung@admin.bav.ch

Windisch, le 25 novembre 2023

Verordnungsänderung zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV).

Ergänzung des Artikels 28 PBG «Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots», Absatz 1ter: «Zu den ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung zählen auch Kosten betreffend das historische Rollmaterial».

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Bezug auf das Schreiben vom 16. August 2023 von Bundesrat Albert Rösli nehmen wir zu den Verordnungsanpassungen und zu den Ausführungen im erläuternden Bericht in Bezug auf den rubrizierten Themenbereich wie folgt Stellung:

A) Ausgangslage:

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) kommt zum Schluss, dass der Gesetzestext «bereits relativ klar» ist und deshalb lediglich eine Präzisierung im Rahmen der Richtlinie zur Anrechenbarkeit von Kosten (Art.3 ARPV) zu erfolgen hat.

Die daraus resultierende möglichst treue Umsetzung entlang der gesetzlichen Bestimmung Art. 28, Absatz 1 PBG fokussiert auf das gemeinsam von Bund und Kantonen bestellte Angebot des RPV.

B) Einschätzung

Keine Abgeltungen werden damit für Rollmaterial geleistet, welches im RPV nicht (mehr) eingesetzt wird oder im Charterverkehr zum Einsatz kommt. Entsprechend werden Beiträge an Vereine oder Stiftungen, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern, ebenfalls nicht als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt.

Diese Richtlinien zur Anrechenbarkeit von Kosten (Art. 33 ARPV) missachtet unseres Erachtens den politischen Willen des Parlaments. Stellvertretend zitieren wir Kurt Fluri (alt NR, SO), welcher sich am 30. November 2021 in der Wintersession des Nationalrats geäussert hat:

«Zum historischen Rollmaterial: Hier gilt es vorweg festzuhalten, Herr Giezendanner und andere, dass historisches Rollmaterial nicht einfach altes Rollmaterial ist. Altes Rollmaterial ist noch lange nicht historisch, sondern es ist nicht mehr zeitgemäss und wird vom Publikum nicht mehr gewünscht. Historisch bedeutet schön und alt und nicht alt und verlottert - das ist der grosse Unterschied. Daher werden diese historischen Wagen und Lokomotiven usw. auch so liebevoll gepflegt. Im Prinzip ist diese Bestimmung auf eine Verschärfung der Praxis durch den Bund zurückzuführen. Bisher wurde dieses historische Rollmaterial mitunterstützt. Neu soll es nur noch unterstützt werden, wenn es im bestellten fahrplanmässigen Verkehr mit rollt. Die Mehrheit der Kommission findet aber, dass es die Bewahrung des historischen Rollmaterials wert ist, hier - vielleicht mit einem kleinen Sündenfall - über den bestellten Bereich hinauszugehen und das historische Rollmaterial generell zu unterstützen.»

Die nun durch das BAV angestrebte Umsetzung fokussiert auf die beiden Aspekte bestellter Verkehr und fahrplanmässigen Einsatz.

C) Problematik

1. Widersprüche

Die nun gewählte Präzisierung der Richtlinie zur Anrechenbarkeit von Kosten (Art. 33 ARPV) führt zu folgenden Widersprüchen:

1.1. Ein regelmässiger fahrplanmässiger Einsatz von historischem Rollmaterial widerspricht dem Behindertengleichstellungsgesetz BehiG. Dieses hält fest, dass der ÖV spätestens ab Anfang 2024 barrierefrei und damit für Behinderte grundsätzlich selbständig nutzbar sein muss. Historische

Fahrzeuge sind per se nie barrierefrei ausgerüstet und können nicht oder nur sehr aufwändig zugänglich gemacht werden (swisspass.ch/handicap, ab 1.1.2024).

1.2. Historische Fahrzeuge erfüllen in keinem Fall die heutigen Fahrplananforderungen (Vmax und Beschleunigung respektive Bremsung) sowie die Komfortansprüche der Fahrgäste.

1.3. Ein regelmässiger fahrplanmässiger Einsatz von historischem Rollmaterial ist auch aus Ressourcengründen unrealistisch (Know-how Lokführer, Störungsbewältigung etc.).

1.4. Besteller dürften kein bis wenig Interesse am regelmässigen Einsatz von historischem Rollmaterial zeigen. Besteller bestellen Linien und nicht Fahrzeuge.

1.5. Der regelmässige fahrplanmässige Einsatz von historischem Rollmaterial geht dem EVU am Anteil RPV-Rollmaterial verloren und wird nicht aufgerechnet.

2. Erhalten und Pflegen des historischen Erbes

SBB Historic, Stiftung Historisches Erbe der SBB, deren Stifterin die SBB AG ist, pflegt und unterhält in ihrer Sammlung mehrere Fahrzeuge, welche ursprünglich ausschliesslich im Regionalverkehr eingesetzt wurden. Zur Sammlung gehören unter anderem explizit auch historische Fahrzeuge, von denen der kleinere Teil fahrtüchtig gehalten wird. Die Mehrzahl der historischen Fahrzeuge hat musealen Charakter, weshalb eine RPV-finanzierte Unterstützung gemäss aktueller Lesart ausgeschlossen wird. Ziel von SBB Historic ist es, dieses historische Erbe, anlehnend an den Stiftungsauftrag von SBB Historic, einer möglichst breiten Bevölkerung zu vermitteln. Ein Teil der Fahrzeuge werden so auch für Erlebnis- und Charterfahrten betriebsfähig erhalten. Können ungedeckte Kosten betreffend das historische Rollmaterial für den Erhalt jedoch nicht auch über RPV mitfinanziert werden, wird es in absehbarer Zeit bei stetig steigenden Kosten und vermehrten regulatorischen Vorgaben immer schwieriger, unserem Stiftungszweck vollumfänglich gerecht zu werden.

D) Lösungsansatz

VöV, RhB und BLS-Stiftung haben einen aus ihrer Sicht gesamtschweizerisch ausgerichteten Lösungsansatz formuliert (siehe Anhang).

Zusammenfassend die Kernelemente:

1. Definition des Begriffs historisches Rollmaterial:

- Der einstige oder gegenwärtige fahrplanmässige Einsatz.
- Das Eigentum des entsprechenden TU oder einer beauftragten Organisation.
- Die Inventarisierung oder Unterschutzstellung.

2. Art. 43 a (neu): Abgeltung von historischem Rollmaterial:

- Ungedeckte Plankosten bestehen aus anrechenbaren Kosten, abzüglich Erlöse.
- Als anrechenbare Kosten gelten solche für den Erhalt und den Betrieb.
- Zu den eigenen Erlösen zählen ebenso gebührende Drittmittel.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Argumentationslinie und die Berücksichtigung des Lösungsvorschlages.

Freundliche Grüsse



Toni Häne
Stiftungsratspräsident



Mario Werren
Geschäftsleiter

SBB Historic

Stiftung Historisches Erbe der SBB

Lagerstrasse · 5210 Windisch · Schweiz

Telefon +41 56 566 52 22 · Mobile +41 56 566 52 22

mario.werren@sbbhistoric.ch · www.sbbhistoric.ch

Geht zK an :

- SBB AG
- Verband öffentlicher Verkehr, VöV

Anhang

Lösungsansatz (gesamtschweizerische Sicht) ¹

Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV); SR 745.16 (Fassung Vernehmlassung August 2023)

Art. 3 Bst. g (neu) Begriffe

c. *Historisches Rollmaterial*: Zum historischen Rollmaterial zählt Rollmaterial, das einst oder gegenwärtig im fahrplanmässigen Personenverkehr eingesetzt wurde oder wird, sich im Eigentum des entsprechenden Transportunternehmens oder einer von ihm beherrschten oder beauftragten Organisation befindet und in einem nationalen oder kantonalen Inventar eingetragen ist bzw. unter anderweitigem vergleichbarem Schutz steht.

2a) Kapitel: Abgeltung der ungedeckten Kosten von historischem Rollmaterial (neu)

Art. 43a (neu) Abgeltung von historischem Rollmaterial

¹ Die ungedeckten Kosten für das historische Rollmaterial werden gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten.

² Die ungedeckten Kosten bestehen aus den anrechenbaren Kosten, abzüglich die Erlöse.

³ Als anrechenbare Kosten gelten solche, die für den Erhalt und den Betrieb des historischen Rollmaterials notwendig sind.

⁴ Als Erlöse gelten sämtliche durch den Einsatz des historischen Rollmaterials erzielten Erträge bzw. die Erträge, die bei hinreichender Planung und Organisation hätten erzielt werden können, sowie gebührende Drittmittel in Form von Sponsoringbeiträgen, Gönnerbeiträgen oder vergleichbaren anderen Einnahmen.

⁵ Die Besteller legen in der Abgeltungsvereinbarung fest, welche Fahrzeuge wie oft mal mindestens für Publikumsfahrten eingesetzt werden müssen.

⁶ Die Höhe der Abgeltung pro einzelnes Transportunternehmen beträgt in der Regel weniger als ein Prozent der vereinbarten Abgeltung nach Artikel 38, maximal jedoch 3 Prozent.

⁷ Die Abschnitte 2 sowie 6 bis 9 des Kapitels 2 dieser Verordnung kommen sinngemäss zur Anwendung, soweit sie nicht in Widerspruch zu den Bestimmungen dieses Artikels stehen.

¹ Verband öffentlicher Verkehr VÖV: PBG-Revision – Verordnungsanpassung, STU/6.9.2023



Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 30. November 2023

Stellungnahme zu den Ordnungsveränderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Ordnungsveränderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes unsere Stellungnahme einbringen zu können. Nachfolgend nehmen wir zu den die Alliance SwissPass massgeblich tangierenden Themenfelder Stellung.

Stellungnahme zur Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV)

Art. 47 Tarifverbünde

Wir begrüssen die vorgenommenen Präzisierungen grundsätzlich. Wir weisen darauf hin, dass der ZVV als Verkehrsverbund die Struktur der Fahrausweise zukünftig neu erheben muss, obwohl dies innerhalb des ZVV in dieser Form derzeit nicht benötigt wird. Eine angemessene Übergangsfrist (Einführung auf das RPV-Bestellverfahren 2029/2030) wird nach Einschätzung des ZVV als realistisch erachtet.

Zudem weisen wir darauf hin, dass die nachfrageabhängige Einnahmenverteilung *pro Linie* einen hohen Aufwand verursacht und einen geringen Mehrwert an Genauigkeit bringt. Wir beantragen deshalb die Einschränkung «pro Linie» zu streichen.

Wir erachten es als wichtig, dass die regional stark unterschiedliche Zahlungsbereitschaft adressiert und Tarifierleichterungen weiterhin ermöglicht werden.

Stellungnahme zur Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung

Artikel 55b Informationspflicht

Wir weisen darauf hin, dass gemäss der vereinbarten Governance der KKI neben dem BAV auch der Strategierat der Alliance SwissPass den Branchenstandard genehmigen muss.

Artikel 56 Direkter Verkehr im konzessionierten Verkehr

Abs. 3

Wir begrüssen den Verzicht auf die Einschränkung bezüglich den technischen Bedingungen explizit. Dies ist mit der NOVA-Plattform hinfällig.

Artikel 56a Gemeinsame Vertriebsinfrastruktur (Art. 17a PBG)

Der Begriff Vertriebsinfrastruktur ist durch den Begriff Verkaufsinfrastruktur zu ersetzen. Im Kontext zur Öffnung von NOVA für Dritte wird zwischen Vertrieb und Vermittlung unterschieden. Der Oberbegriff, welche beide Definitionen von Vertrieb und Vermittlung umfasst, ist Verkauf.

Die gemeinsamen Systeme für die Erbringung von Reservations-, Verkaufs-, Abrechnungs- und Einnahmeverteilungsleistungen sowie für Kontrollfunktionen sind mit NOVA seit Jahren umgesetzt. Entsprechend sind die Daten, die einen direkten Verkehr – eine Reise ein Ticket – ermöglichen zwingend auf NOVA zu pflegen. In diesem Zusammenhang begrüßen wir, wenn sich Unternehmen, die den direkten Verkehr nach Artikel 16 PBG anbieten, grundsätzlich an NOVA anschliessen. Ein Anschluss bedeutet aus unserer Sicht jedoch nicht, dass der gesamte Verkauf ausschliesslich über NOVA abgewickelt werden muss. Für Transportunternehmen muss es nach wie vor freiwillig sein, Teile des Sortiments vollumfänglich, teilweise oder nicht über NOVA zu vertreiben. Besonders bei touristisch ausgerichteten Transportunternehmen sind zusätzliche interne Vertriebssysteme weiterhin sinnvoll. Dies erlaubt es die gemeinsamen Systeme auf die zentralen Funktionalitäten zu beschränken.

Zu den für den Verkauf erforderlichen Sach- und Personendaten gehören nach unserer Einschätzung auch Daten im Zusammenhang mit der nachträglichen Preisberechnung (automatisches Ticketing), insbesondere Validierungszeitpunkte.

Artikel 79a Datenbearbeitung durch Unternehmen

Grundsätzlich verweisen wir auf die ausführliche Stellungnahme des Verband öffentlicher Verkehr zu diesem Punkt. Die öV-Branche hat sich zu den geplanten Anpassungen intensiv ausgetauscht. Wir weisen dabei insbesondere auf die folgenden Punkte hin:

Abs. 1

- Die Datenbearbeitung zum Zweck der Missbrauchsbekämpfung sollte dementsprechend explizit namentlich genannt werden.
- Es ist nicht zielführend und letztlich auch nicht möglich, sämtliche Datenkategorien abschliessend in der Bestimmung aufzulisten. Allenfalls wäre es zielführender, stattdessen die *erlaubten Zwecke* der Bearbeitung festzulegen. Es muss den TU möglich sein, zukünftige Technologien und gegebenenfalls entsprechende neu anfallende Daten und Datenkategorien, die für den Zweck gemäss Art. 79a Abs. 1 VPB notwendig sind, nutzen zu können. Es ist dementsprechend auf eine genau bestimmte und abschliessende Aufzählung der Daten zu verzichten.

Falls eine Auflistung von Personendatenkategorien als notwendig erachtet wird, ist die Aufzählung für nicht explizit aufgeführte, aber für dieselben Zwecke ebenfalls benötigte Kategorien durch die Ergänzung von «insbesondere» zu öffnen. Wir beantragen, den Verordnungstext entsprechend anzupassen.

Abs. 2

Art. 79a Abs. 2 lit. a und b des Vorentwurfs sind zu streichen, da genannten Kategorien entweder keine schützenswerte Personendaten sind oder deren Bearbeitung in anderen gesetzlichen Grundlagen schon geregelt ist.

Abs. 3

Es geht nicht darum, dass den TU die Daten bekannt gegeben werden, für die sie Anspruch auf Beteiligung haben, sondern vielmehr darum, dass für die Reiseerhebungen im Rahmen der Einnahmenverteilung auch digitale Erhebungsmethoden mithilfe von Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen verwendet werden können, um weiterhin eine faire und scharfe Verteilung der Einnahmen (beispielsweise des Generalabonnements) gemäss gesetzlichem Auftrag sicherstellen zu können.

Gemäss Art. 54 Abs. 2 lit. a PBG können die Unternehmen Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den Fahrpreis zu ermitteln und in Rechnung zu stellen. In der Verordnung sollte deshalb eine Bestimmung aufgenommen werden, dass die Unternehmen auch ein Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen können, um die (digitale) **Einnahmeverteilung** (insbesondere der Pauschalfahrausweise) gemäss gesetzlichem Auftrag (vgl. Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG) sicherzustellen. Wir beantragen, den Verordnungstext entsprechend anzupassen.

Abs. 4

Hier sollte lediglich auf Art. 39 Abs. 1 DSG verwiesen werden, damit der entsprechende Artikel zweifelsfrei angewendet werden kann. Der Begriff «Vertriebsinfrastruktur» (resp. «Verkaufsinfrastruktur») greift hier zu kurz, da nicht personenbezogene Datenbearbeitungen ebenso für Planung von Angebot & Tarif notwendig sind.

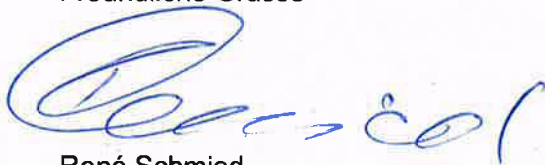
Neuer Abs. 5 - neu zu schaffende Bestimmung zur Protokollierung

Unseres Erachtens bedarf es eines neuen Abs. 5 mit einer Regelung, dass die TU betreffend Protokollierungspflicht wie private Verantwortliche gemäss Art. 4 Abs. 1 DSV behandelt werden.

Für Bundesorgane (und also solche werden datenschutzrechtlich nun auch die Unternehmen und alle von diesen hinzugezogenen Auftragsdatenbearbeiter qualifiziert) gilt gemäss Art. 54 PBG i.V.m. Art. 4 Abs. 2 DSV eine ausgedehnte Protokollierungspflicht. Verlangt wird die ausnahmslose Protokollierung sämtlicher Datenbearbeitungsvorgänge (inkl. Lesezugriffen) betreffend Personendaten. Die Ausweitung dieser strengen Vorgaben aus dem Strafrechtsbereich auf das Massengeschäft der TU erachten wir als nicht zielführend. Eine korrekte Umsetzung für alle Bearbeitungen wäre mit hohen IT-Kosten und einem grossen Ressourcenaufwand (für Personal, neue Prozesse etc.) verbunden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



René Schmied
Präsident Alliance SwissPass



Helmut Eichhorn
Geschäftsführer Alliance SwissPass

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
finanzierung@bav.admin.ch

Paudex, le 16 novembre 2023

Consultation : Modifications d'ordonnances relatives à la révision de la loi sur le transport de voyageurs / révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions d'avoir consulté notre organisation sur l'objet cité en titre, que nous avons examiné avec intérêt. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Remarques générales

La réforme de la loi sur le transport de voyageurs (réforme du TRV) se fixe comme objectif principal de clarifier les responsabilités et de rendre les procédures plus efficaces dans le transport régional de voyageurs (TRV). Nous saluons ce travail de désenchevêtrement de compétences. En outre, nous ne nous opposons pas à la forme choisie pour ces modifications, à savoir une révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du transport régional de voyageurs (OITRV) et des adaptations de l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OPCF) et de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV). Enfin, nous acceptons également l'abrogation de l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2001 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC). Nous approuvons donc ces modifications dans leur ensemble.

Plus d'efficacité et de transparence pour nos transports publics régionaux

Nous tenons à apporter notre soutien à toutes les mesures qui seront mises en œuvre par les modifications mentionnées ci-dessus. En particulier, nous saluons l'imposition de normes comptables uniques dans le domaine de la présentation des comptes pour les transports publics régionaux subventionnés. Nous saluons également la meilleure concertation prévue entre les cantons et la Confédération dans les cas d'abus de subventions. Dans ce contexte, nous notons que ces mesures résonnent avec les récents propos du directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), M. Flüglister, selon lesquels les entreprises de transport sont « trop habituées » aux subventions et prennent quelques libertés quant à leurs obligations entrepreneuriales.

L'extension et l'approfondissement des conventions d'objectifs entre les entreprises de transport et les commanditaires vont également dans la bonne direction compte tenu du faible degré de concurrence qui règne sur le marché du transport régional (et dont bénéficient la plupart des entreprises dont il est question ici). Nous partons du principe que plusieurs transporteurs régionaux possèdent des marges d'amélioration, particulièrement en matière de qualité du service. En effet, plusieurs études pointent dans cette direction depuis plusieurs années (nous nous référons ici aux contrôles effectués par l'OFT avec le système de mesure QMS basé notamment sur les retours de passagers mystères). Les résultats de ces études tendent à démontrer que les entreprises de transport opérant en Romandie rencontrent des difficultés prononcées. En effet, à subventions égales, elles se retrouvent souvent distancées par rapport à leur consœurs alémaniques. Face à cette situation, nous nous réjouissons du développement d'un outil de benchmarking national qui servira à réaliser des comparaisons plus fines entre les performances des différentes entreprises de transport (particulièrement sur la fourniture des prestations et sur la rentabilité). Enfin, nous saluons les mesures prises concernant la préservation des données personnelles des usagers et qui, de fait, mettront les entreprises de transport sur un pied d'égalité avec les entreprises privées.

Conclusions

Les modifications d'ordonnances proposées ici doivent rendre nos transports publics régionaux plus efficaces, ce qui est réjouissant dans le contexte de la transition énergétique actuelle. En outre, la hauteur des subventions versées par la Confédération et les cantons (plus de 2 milliards par an) légitiment ces mesures.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal



Cenni Najy

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 01. Dezember 2023

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) / Totalrevision
der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKDÖV) war im Rahmen verschiedener Arbeitsgruppen in die PBG-Revision und die Überarbeitung der ARPV eingebunden. Wir unterstützen die Vorlage deshalb im Grundsatz. Einzelne Anpassungen werden von den Kantonen jedoch unterschiedlich eingeschätzt. Wir verweisen diesbezüglich auf die entsprechenden kantonalen Stellungnahmen.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Konferenz der kantonalen Delegierten
des öffentlichen Verkehrs KKDÖV**

Der Co-Präsident



Christian Aebi

Der Co-Präsident



Hans Ruedi Rihs

Der Geschäftsführer



Markus Sieber

Kopie an:

- M. Bütler, Generalsekretärin KÖV

Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Bundesamt für Verkehr

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 30. November 2023

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes
Verordnung über die Personenbeförderung
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Pro Velo unterstützt die Ergänzung Art. 62a in der Verordnung über die
Personenbeförderung.

Die Mitnahme von Velos in öffentlichen Verkehrsmitteln soll jedoch nicht nur im
internationalen Eisenbahnverkehr, sondern auch im Inland verbessert werden. Aus
diesem Grund beantragen wir die Ergänzung von Art. 62a im Sinne der EU-Verordnung
über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr:

- Vorbehaltlich von Sicherheitsgründen oder betrieblichen Gründen haben Fahrgäste
Anspruch auf Mitnahme von Fahrrädern im Zug.
- Bei der Einleitung von Vergabeverfahren für neue Fahrzeuge oder bei einer
umfangreichen Aufrüstung von Fahrzeugen stellen Eisenbahnunternehmen sicher,
dass es in Zugbildungen mit diesen Fahrzeugen eine angemessene Anzahl von
Fahrradstellplätzen gibt.
Die angemessene Anzahl der Fahrradstellplätze wird von Eisenbahnunternehmen
unter Berücksichtigung der Grösse der Zugbildung, der Art des Dienstes und der
Nachfrage nach Fahrradbeförderung bestimmt.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen

Pro Velo Schweiz

Christoph Merkli
Leiter Infrastruktur & Politik

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Aarau, 29. November 2023

Stellungnahme zu Revision des Personenbeförderungsgesetzes /Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 16. August 2023 geben Sie uns die Möglichkeit zu einer Stellungnahme zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV). Dafür danken wir Ihnen.

RAILplus schliesst sich vorbehaltlos der Stellungnahme des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) an. Im Speziellen begrüssen wir den Vorschlag des VöV für eine Ergänzung um ein Kapitel für die Abgeltung von historischem Rollmaterial. Tatsächlich kann historisches Rollmaterial aus verschiedenen Gründen nicht mehr in jedem Fall im fahrplanmässigen Verkehr eingesetzt werden. Trotzdem ist es erhaltenswert und steht teilweise sogar unter kantonalem Schutz. Für die Substanzerhaltung sollte deshalb eine minimale Finanzierung über den abgeltungsberechtigten Verkehr möglich sein. Dafür sollten beispielsweise auch Beiträge an für das historische Rollmaterial geführte Stiftungen oder Vereine als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt werden. Selbstverständlich wären solche Beträge in den RPV-Offerten transparent offen zu legen.

Gerne sind wir bei Bedarf bereit, uns bei der Ausarbeitung entsprechender Grundlagen einzubringen.

Freundliche Grüsse

RAILplus AG



Joachim Greuter
Geschäftsführer



Roland Rhyn
Leiter Arbeitsgruppe Finanzen und Benchmark Deutschschweiz



Nicolas Rérat
Leiter Arbeitsgruppe Finanzen und Benchmark Westschweiz

**Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**
Bundesamt für Verkehr BAV

Per E-Mail
info@bav.admin.ch

Bern, 23. Nov. 2023

Tel. +41 31 350 43 46, benedicta.aregger@seilbahnen.org

Stellungnahme Seilbahnverband zur Revision ARPV

Sehr geehrte Damen und Herren

Seilbahnen Schweiz (SBS) ist der Verband der Schweizer Seilbahnbranche und vertritt rund 350 der insgesamt knapp 500 Seilbahnunternehmen des Landes; darunter alle grossen und mittelgrossen Unternehmen aus allen Landesteilen. Die Seilbahnen in der Schweiz beschäftigen insgesamt rund 18'000 Mitarbeitende und erwirtschaften einen Umsatz von mehr als einer Milliarde Schweizer Franken pro Jahr.

Seilbahnunternehmungen (SBU) sind das volkswirtschaftliche Rückgrat der Schweizer Berggebiete und zentral für die touristische Wertschöpfung. Ohne Seilbahnen würden viele Berggebiete in die touristische Bedeutungslosigkeit versinken – speziell in der Wintersaison. Zur vorliegenden Totalrevision ARPV äussern wir uns gern im Folgenden.

Änderungen für die Transportunternehmen

Gemäss überarbeiteter Revision müssen die Kantone neu **Zielvereinbarungen** machen mit den Transportunternehmen. Von der Pflicht einer Zielvereinbarung sind Seilbahnen ausgenommen, es sei denn ein Kanton besteht auf einer Zielvereinbarung. Aktuell ist hier eine Kann-Formulierung vorgesehen und der Kanton entscheidet in letzter Instanz. SBS befürwortet die Freiwilligkeit von Zielvereinbarungen für Seilbahnunternehmen und beantragt, dass diese bedingungslos davon ausgenommen sind.

Ebenfalls plant das BAV, dereinst einen **Rechnungslegungsstandard** (für Betriebs- und Leistungsrechnungen mit Grundsätzen für Anlagen- und Abschreibungsrechnungen) einzuführen. Dieser ist aktuell jedoch nicht Bestandteil der Ordnungsrevision, sondern soll in einer späteren Richtlinie erarbeitet werden. Aktuell sei davon auszugehen, dass auch hier die Seilbahnunternehmen ausgenommen bleiben. Das BAV plant eine Arbeitsgruppe zum Verfassen der notwendigen Richtlinie.

Der erläuternde Bericht des BAV (S.7) hält fest, dass dem BAV in verschiedenen Artikeln die **Kompetenz zur Erarbeitung von Richtlinien** erteilt werden soll. Selbst wenn diesbezüglich sowohl die Kantone wie auch die TU's einbezogen werden sollen, stehen wir dieser Entwicklung generell kritisch gegenüber. SBS hat wiederholt die Erfahrung gemacht, dass Richtlinien des BAV häufig Bestimmungen enthalten, die weit über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen und damit einschränkende Wirkung haben können. Zudem wurden in der Vergangenheit nicht alle für die Branche relevanten Richtlinien unter Einbezug von SBS erarbeitet.



Nicht selten werden diese Richtlinien für uns wenig nachvollziehbar innerhalb der Verwaltung erarbeitet. Wir bedauern diese Entwicklung. Denn die «Schaffung von neuem Recht» mittels Richtlinien führt mitunter zu grossen Schwierigkeiten innerhalb der Branche; indem man einseitig Vorgaben umsetzen muss, bei deren Entwicklung man keinerlei Mitspracherecht hatte.

Zudem hinterfragen wir die Definition, bzw. Trennung von **Nebenerlösen und Nebengeschäften** (Bericht, S. 21). Eine klare Definition der Begriffe Nebenerlöse und Nebengeschäfte ist anzustreben. -Bezüglich Extrafahrten orten wir ein Abgrenzungsproblem: Wie wäre diesbezüglich bei einer Pendelbahn mit Zubringerdienst eine zusätzliche Fahrt (weil nicht alle Passagiere in einer Gondelbahn Platz finden können) zu taxieren? Aus Branchensicht gehört diese Fahrt auch zum Hauptgeschäft, also weder zum Nebenerlös noch zum Nebengeschäft, selbst wenn diese Fahrt zusätzlich (zum kommunizierten Fahrplan) stattfinden muss, damit alle Gäste transportiert werden können.

Die Grundzüge zu Nebenerlösen und Nebengeschäften werden gemäss Bericht in einer **Richtlinie** festgehalten. Wir erachten es als wesentlich, dass die Vertreter:innen der Seilbahnbranche (mit Zubringerdienst) bei der Erarbeitung dieser Richtlinie frühzeitig und proaktiv eingebunden wird. Eine reine Zuordnung durch das BAV (aktuelle Praxis) erachten wir nicht als zielführend.

Im Bereich der **Investitionen** plant das BAV, dass die Voraussetzungen, welche heute in einer Regelung festgehalten sind, künftig ebenfalls mittels Richtlinien festgelegt sind (Bericht S.21). Auch hier weisen wir darauf hin, dass Vertreter:innen der Seilbahnbranche bei der Erarbeitung dieser Richtlinie frühzeitig und proaktiv eingebunden werden müssen. Denn für abgeltungsberechtigte SBU ist der Aufwand und Prozess, um an finanzielle Mittel aus dem BIF zu gelangen, ungleich grösser, als dies für Bahnunternehmen wie die SBB, BLS oder die PostAuto AG der Fall ist. Umgekehrt sind die gesprochenen Beträge (in einer Grössenordnung von 200-400'000 CHF) umgekehrt proportional gering. Diesem Mehraufwand bei gleichzeitigem Minderertrag gilt es bei der Erarbeitung der Richtlinie Rechnung zu tragen.

Ebenso sollen à-fonds-perdu-Beiträge zur **Innovationsförderung** mittels Richtlinie definiert werden. (Bericht S. 25). Auch hier gilt unser Credo: nicht ohne Vertretung der Seilbahnbranche. Eine weitere Unklarheit besteht für bezüglich **Kompetenzverschiebung** vom UVEK zum Bundesrat: S. 33 im Bericht: Welche Überlegungen stehen dahinter, bzw. was ist der Mehrwert bei diesem Vorhaben? Zudem plant das BAV eine neue **Austauschplattform**, deren IT-Struktur das Amt vorgibt. Hier stellt sich die Frage nach Datenhoheit, nach Relevanz und Mehrwert einer solchen Plattform. Wem gehören die Daten und wie liegt hierzu der Handlungsspielraum für die Transportunternehmungen bei diesen Daten?

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen

Freundliche Grüsse



Berno Stoffel
Direktor



Benedicta Aregger
Vizedirektorin



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 22. November 2023
SIB

**Verordnungsänderung zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV):
Stellungnahme SEV**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) und weiteren Verordnungsänderungen teilnehmen zu können. Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Gelegenheit wahr, sich zu den vorgeschlagenen Änderungen zu äussern.

1. Allgemeine Bemerkungen:

Wie die aktuellen Zahlen zu den Passagierfrequenzen zeigen, erfreut sich der öffentliche Verkehr (öV) in der Schweiz grosser Beliebtheit. Nach dem vorübergehenden Einbruch der Kundenfrequenzen wegen der Corona-Pandemie, konnte dieses Jahr das Niveau von 2019 sogar noch übertroffen werden. Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen im öV wächst ungebrochen. Daran zeigt sich eindrücklich die Verankerung des öV in der Schweiz. Der öV in der Schweiz ist attraktiv und funktioniert als Gesamtsystem, gerade auch im internationalen Vergleich. In keinem anderen Land werden pro Jahr und Einwohner mehr Kilometer auf der Schiene zurückgelegt.

Der regionale Personenverkehr (RPV) ist ein wichtiger Bestandteil des öV-Systems der Schweiz. Schätzungsweise 2.5 Mio. Menschen sind täglich auf regionalen Bahn- und Buslinien unterwegs. Über dieses dichte und weitläufige Liniennetz wird die Erschliessung der Schweiz sichergestellt. Damit ist der RPV ein wichtiger Träger des Service public der Schweiz. Im erläuternden Bericht zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) wird der RPV folgerichtig als «... die Basis für eine funktionierende Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr ...» bezeichnet. Das Angebot im RPV wird, gestützt auf die Ergebnisse des Qualitätssystem im regionalen Personenverkehr des BAV (QMS RPV), als dicht und qualitativ gut beurteilt beschrieben. Ausserdem sorgt der RPV

in Ergänzung zum Fernverkehr für optimale Reiseketten. Ein gut ausgebautes, leistungsfähiges, funktionierendes öV-System stellt einen positiven Standortfaktor für die Schweiz dar. Seit 2017 haben sich sowohl die Nachfrage nach Verkehrsleistungen im RPV als auch die Qualität der Dienstleistungen weiterentwickelt, die Nachfrage hat noch einmal kräftig zugenommen, und die Qualität hat sich markant verbessert. Die Bedeutung des RPV für die Erschliessung und Vernetzung der Schweiz ist in den letzten Jahren weitergewachsen. Zu diesem zentralen Teil des funktionierenden und leistungsfähigen öV-Systems der Schweiz muss unbedingt Sorge getragen werden.

Gerade im Hinblick auf die vom Bundesrat soeben verabschiedete langfristige Verkehrsstrategie «Perspektive BAHN 2050» und die mit dem Klimagesetz festgelegte Zielsetzung, bis 2050 Netto-Null zu erreichen, scheint es unsinnig, allein aus marktideologischen Gründen auf weitere Rationalisierung zu drängen und damit das öV-System zu schwächen. Ob und inwieweit im RPV überhaupt weiteres substanzielles Einsparpotenzial vorhanden ist, bzw. Effizienzsteigerungen tatsächlich möglich sind, bleibt grundsätzlich fraglich. Entgegen der Behauptung, der RPV sei ineffizient und zu wenig wirtschaftlich, ist das BAV den Beleg für diese Behauptung bislang schuldig geblieben. In seiner Argumentation stützt sich das BAV ausschliesslich auf die Entwicklung der Abgeltungen pro Personenkilometer. Nur weil der Frankenbetrag pro Personenkilometer seit 2010 stagniert, bedeutet dies nicht, dass der RPV ineffizient ist oder dieser Betrag noch weiter gesenkt werden kann. Die Forderung nach mehr Effizienz und unternehmerischem Handeln der Transportunternehmen (TU) seitens des BAV erscheint umso fragwürdiger, als das BAV selbst schreibt, die Stagnation müsse relativiert werden angesichts des erheblichen Kostenanstiegs infolge Angebotsverbesserungen und beträchtlicher Investitionen zur Erneuerung oder Erweiterung des Rollmaterialparks, um den heutigen Bedürfnissen gerecht zu werden. Trotzdem hält es stur an seiner Forderung nach mehr Effizienz und Wirtschaftlichkeit fest, im Übrigen, ohne zu spezifizieren, was damit genau gemeint sein soll. Wie durch mehr unternehmerisches Handeln die Effizienz zu steigern ist, wird nicht näher ausgeführt oder begründet. Es wird eine Marktlogik propagiert, die aus unserer Sicht auf einem ruinösen Kostensenkungswettbewerb beruht, bei dem Qualität, Sicherheit, Innovation und Gemeinwohl auf der Strecke bleiben.

Die langfristigen Erhebungen zum Kostendeckungsgrad belegen eindrücklich, dass es nicht möglich ist und auch nicht möglich sein wird, den RPV in der Schweiz eigenwirtschaftlich zu betreiben. Unseres Erachtens ist es deshalb nicht zielführend, im RPV auf marktliberale Konzepte zu setzen. Der RPV ist als Service public zu verstehen, der in erster Linie dem Gemeinwohl dienen soll und keinesfalls der reinen Profitlogik unterworfen werden darf.

2. Zum erläuternden Bericht

Der erläuternde Bericht lässt viele Fragen offen. So ist bspw. nirgends ausgeführt, nach welcher Methode der systematische Vergleich der Kennzahlen vorgenommen werden soll. Es wird lediglich auf ein «nationales Benchmarking-Instrument» verwiesen, das 2021 mit externer Unterstützung entwickelt worden sei. Weitere Informationen dazu fehlen. Ob es sich dabei um das Modell handelt, das Ecoplan im Rahmen der Strukturberichterstattung Nr. 38 «Benchmarking: Beispiel öffentlicher Regionalverkehr» entwickelt hat, wird im Bericht nicht dargelegt oder erklärt.

Die Ausführungen sind teilweise unklar und widersprüchlich, insbesondere in Verbindung mit dem PBG. Aufbau und Struktur sind augenscheinlich nicht auf das PBG abgestimmt. Einige Verweise auf das PBG konnten dort nicht gefunden werden. Ausserdem enthält der Bericht viele Verweise auf neue und noch nicht einmal erarbeitete Richtlinien.

Auf dieser Grundlage ist eine profunde Analyse des Verordnungsentwurfs nicht möglich.

3. Zielsetzungen der Totalrevision der ARPV

Der SEV unterstützt die mit der Reform des PBG generell verfolgten Ziele. Absolut nicht einverstanden können wir mit dem dort formulierten Ziel «Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen» sein. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf unsere weiter oben gemachten Ausführungen. In diesem Punkt hat sich unsere Haltung gegenüber der Vernehmlassung des PBG nicht geändert. Der SEV ist der Überzeugung, dass der Fokus bei der Revision des ARPV auf der Verbesserung der Qualität der bestellten Angebote und Sicherung, wenn nicht Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Personals liegen muss. In Anbetracht der aktuellen Personalknappheit bei vielen TU und des zu erwartenden Personalbedarfs in den kommenden Jahren (auch infolge der demografischen Entwicklung), stellt sich eher die Frage, wie das heutige Angebot im RPV sichergestellt werden kann. Weiter will die Schweiz bis 2050 klimaneutral sein. Dieses Ziel ist nur zu erreichen, wenn die Menschen vermehrt auf den öV umsteigen. Das gelingt aber nur, wenn die Qualität der Verkehrsdienstleistungen stimmt.

4. Grundsätze: Art. 4 Abgeltung der ungedeckten Kosten

Es ist am Grundsatz nach Art. 28 PBG festzuhalten, wonach von den Bestellern die ungedeckten Kosten des RPV abgegolten werden. Wir sind deshalb der Ansicht, dass Art. 4 Abs. 2 in dieser Hinsicht unklar formuliert ist. Es gilt zu verhindern, dass das Betriebsrisiko schleichend auf die TU überwälzt wird.

5. Zielvereinbarungen: Art. 24 Grundsätze und Art. 25 Ausnahmen

Der neue Art. 31a^{ter} PBG konnte nicht gefunden werden. Gemäss Art. 33 PBG gilt eine Kann-Formulierung. Ausserdem ist eindeutig, dass diese Bestimmung für nicht ausgeschriebene Angebote gilt. Die Ausführungen zu Art. 25 Ausnahmen können nicht nachvollzogen werden.

6. Abgeltungsvoraussetzungen: Art. 7 Abgeltungsvoraussetzungen

Angeichts der Bestrebungen, mit systematischen Vergleichen der bestellten Verkehrsangebote die Wirtschaftlichkeit der TU auf den einzelnen Linien besser beurteilen zu können, besteht die Gefahr, dass das Kriterium der minimalen Wirtschaftlichkeit verschärft wird. Aus Sicht des SEV ist unbedingt zu verhindern, dass Linien nicht mehr bestellt werden, weil sie die Voraussetzung der minimalen Wirtschaftlichkeit nicht erfüllen. Wie in Art. 31a Abs. 3 PBG festgehalten, sollen die entscheidenden Kriterien für die Bestellung eines Angebots sowohl die Nachfrage nach Verkehrsleistungen als auch regional-, klima- und sozialpolitische Überlegungen sein. Voraussetzung für die Abgeltung muss die Erschliessungsfunktion, bzw. die minimale Nachfrage nach Verkehrsleistungen auf einer bestimmten Linie sein. Der Verweis auf Art. 36 in Art. 7 Abs. 2 ist deshalb zu streichen.

7. Offerten: Art. 36 Kennzahlen und systematischer Vergleich der bestellten Angebote

Wie bereits eingangs erwähnt, bezweifeln wir, dass im RPV weiteres Potenzial zu substanziellen Effizienzsteigerungen vorhanden ist. Unseres Erachtens ist das entsprechende Potenzial in den letzten Jahren bereits ausgereizt worden. Der Verkehrsbereich unterliegt bereits heute einem engen Controlling und Monitoring. Die bestehenden Bestellverfahren, die Auflagen der Besteller, der Spardruck der öffentlichen Hand sowie der öffentliche Druck nach bezahlbaren Ticketpreisen halten den Effizienzdruck hoch, sodass sich die Unternehmen Ineffizienz nicht leisten können. Der Effizienzdruck ist im RPV systemimmanent, weshalb bereits in den letzten 10 Jahren mit einem Abgeltungsfranken stetig mehr Leistung erzielt wurde. Aufgrund der steigenden Kundenansprüche, der Angebotsverbesserungen, zusätzlicher Sicherheitsstandards und neuer regulatorischer Vorgaben ist das Potenzial für weitere Produktivitätssteigerungen beschränkt. Aus Sicht des SEV ist aus diesen Gründen auf ein Benchmarking zu verzichten.

Sollten zukünftig trotzdem Benchmarking-Instrumente bei der Offertenprüfung zur Anwendung kommen, muss unbedingt darauf geachtet werden, das zugrundeliegende Rechenmodell nicht allein auf die Kosten zu fokussieren, sondern auch Qualität und Innovation in die Kennziffern zu integrieren. Benchmarking-Instrumente haben prinzipiell immer zum Ziel, die Leistungen im Verhältnis zur effizientesten Leistungserbringung zu messen und so zu vergleichen. Die Verwendung solcher Instrumente löst zwangsläufig Kostendruck unter den zu vergleichenden Angeboten aus. Im Verkehrsbereich wirkt sich dies unmittelbar auf die Personalkosten und die Kosten für Sicherheitsmassnahmen aus, weil eigentlich nur hier Einsparpotenzial besteht. Es stellt sich im Zusammenhang mit Effizienzsteigerungen demnach stets die Frage, welche Kostenfaktoren überhaupt beeinflussbar sind. Das von Ecoplan (2008) entwickelte Modell stellt auf die strukturellen Rahmenbedingungen ab und zeigt deren Einfluss auf die Kosten pro produktiven Kilometer auf. Mit diesem Modell können gemäss Ecoplan 59% der Kostendifferenz bei den Bahnen und 44% der Kostendifferenz beim Busverkehr erklärt werden. Die restlichen 41% bzw. 56% gelten als Ineffizienz. Die Personalkosten werden im Modell nicht als erklärende Variable verwendet, was dazu führt, dass unterschiedliche Lohnniveaus als Faktoren für Ineffizienz gelten. Denn bei zwei Linien mit identischen Rahmenbedingungen weist diejenige mit dem höheren Lohnniveau die höheren Vollkosten pro produktiven Kilometer aus, was demzufolge bedeutet, dass die Verkehrsleistung weniger effizient erbracht wird. Es ist deshalb zu befürchten, dass sich systematische Vergleiche dieser Art negativ auf die Arbeitsbedingungen auswirken, weil sie zu einer Nivellierung des Lohnniveaus nach unten führen. Eine solche Entwicklung wird ganz sicher zur Verschärfung der Personalknappheit und einer Verschlechterung der Dienstleistungsqualität führen.

Unseres Erachtens sollte daher bei der Offertenbeurteilung unbedingt auf jegliches Benchmarking dieser Provenienz verzichtet werden.

8. Fazit

Es gilt in Erwägung zu ziehen, dass der RPV eben gerade kein offener, privatwirtschaftlicher Markt ist, sondern subventionierter, regulierter Service public. Im RPV gibt es weder freien Wettbewerb noch Konkurrenz, die Angebote werden bestellt und müssen von der öffentlichen Hand abgegolten werden, damit sich überhaupt Anbieter finden. Das öV-System der Schweiz soll sich auch weiterhin am Gemeinwohl orientieren und nicht der Profitmaximierung privater Unternehmen unterworfen werden.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen im Voraus bestens. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Simon Burgunder
Koordinator Politik



Swiss Olympic | Talgut-Zentrum 27 | CH-3063 Ittigen b. Bern

Frau
Julie vom Berg
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern
finanzierung@bav.admin.ch

Swiss Olympic
Haus des Sports
Talgut-Zentrum 27
CH-3063 Ittigen b. Bern

T +41 31 359 71 11
F +41 31 359 71 71
info@swissolympic.ch
www.swissolympic.ch

Ittigen, 14. November 2023/wn

Stellungnahme von Swiss Olympic zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, dass Swiss Olympic als Dachorganisation des privatrechtlichen, organisierten Schweizer Sports im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung nehmen kann zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes.

Wir haben inhaltlich keine Bemerkungen zur aktuellen Vernehmlassung, möchten aber betonen, wie wichtig eine gute Erschliessung der Landschaft durch den regionalen öffentlichen Verkehr und entsprechend attraktive Angebote für den Sport in unserem Land ist. Schliesslich generiert der Sport rund 10% des öffentlichen Freizeitverkehrs.

Die gute Erreichbarkeit der Landschaft mit dem öffentlichen Verkehr, um Sport zu treiben und eine der rund 230'000 Sportveranstaltungen, die jährlich in der Schweiz stattfinden, zu besuchen, ist für Swiss Olympic, unsere über 100 Mitgliedsverbände und die ihnen angeschlossenen 18'000 Vereine mit über 2 Millionen Sport treibenden Menschen von grosser Bedeutung.

In diesem Sinne sind wir dankbar, wenn Sie uns auch künftig bei Vernehmlassungen zur Stellungnahme einladen würden.

Freundliche Grüsse

Swiss Olympic



Roger Schnegg
Direktor



Alexander Wäfler
Leiter Medien und Politik



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronischer Versand: finanzierung@bav.admin.ch

Vernier/Genf, 1. Dezember 2023

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes

Position des TCS

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen über 1,5 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zur titelvermerkten Vernehmlassung (2023/55) Stellung nehmen zu können.

Die vorgeschlagenen Verordnungsänderungen konkretisierten die neuen Vorgaben aus dem revidierten Personenbeförderungsgesetz (PBG). Letzteres hat das Schweizer Parlament Ende 2022 verabschiedet. Die Revision bezweckt klarere Zuständigkeiten, mehr Transparenz und effizientere Prozesse im regionalen Personenverkehr.

Wie bereits bei der Revision des PBG, befürwortet der TCS die Bestrebungen des Bundesrates nach mehr Klarheit und Effizienz im regionalen Personenverkehr. Das Augenmerk des TCS liegt im Besonderen auf der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur. Bereits auf Stufe PBG hält Artikel 17a fest, dass ÖV-Transportunternehmen verpflichtet sind, eine gemeinsame Vertriebsinfrastruktur zu betreiben. Anderen ist der Zugang zu diskriminierungsfreien Bedingungen zu gewähren. Der Bundesrat möchte die Vorgaben in der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) weiter konkretisieren.

Der diskriminierungsfreie Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen im öffentlichen Verkehr für Dritte – also Mobilitätsvermittler ausserhalb des ÖV – ist ein Anliegen, welches der TCS seit Jahren befürwortet. Die Öffnung ermöglicht nicht nur die Entwicklung neuer Angebote, sondern im Besonderen auch eine bessere Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, vom ÖV über Sharingprodukte bis hin zum Parkieren von privaten Fahrzeugen. Die digitale Vernetzung leistet somit einen wichtigen Beitrag an eine bedarfsorientierte multimodale Mobilität, wovon letztlich sämtliche Verkehrsteilnehmenden und auch die Allgemeinheit profitieren.

Umso mehr bedauert der TCS, dass gerade bei diesem Anliegen keine Fortschritte erzielt werden konnten. Zwar bekräftigt der neue Artikel 56a in der VPB, dass der Anschluss an die gemeinsame Vertriebsinfrastruktur

weiteren Unternehmen diskriminierungsfrei gewährt werden muss. Dieser Anschluss beschränkt sich gemäss Art. 56a Abs. 2 aber auf weitere konzessionierte Unternehmen, Unternehmen mit einer Bewilligung im grenzüberschreitenden Verkehr (gemäss Art. 8 PBG) und Unternehmen mit Bewilligung im Personenverkehr mit geringer Bedeutung (gemäss Art. 7 PBG, beispielsweise Skilifte). Stattdessen beschränkt sich der Bundesrat darauf, Drittunternehmen auf die bestehende Regelung im Kartellgesetz zu verweisen. Folglich bietet die vorliegende Revision für Mobilitätsvermittler und -dienstleister ausserhalb des öV keinen erleichterten Zugang auf Vertriebsmöglichkeiten. Dritte können weiterhin nur über den Umweg des Kartellgesetzes einen Zugang zum Vertrieb erwirken.

Die ungleichen Spiesse für öV-Unternehmen und Dritte spiegeln sich auch darin wieder, wie die Entschädigung von Vertriebsleistungen geregelt ist. Für konzessionierte Unternehmen ist bereits auf Gesetzesstufe (Art. 17 PBG) festgelegt, dass sie für die Nutzung der Vertriebsinfrastruktur ein angemessenes Entgelt verlangen können. Dagegen regeln weder Gesetz noch Verordnung, inwiefern Dritte für den Vertrieb von öV-Mobilitätsleistungen zu entschädigen sind. Da Dritte diese Leistungen nur anbieten können, wenn sie genügend Erträge erwirtschaften, schwächt dies ihre Verhandlungsposition und hemmt die Entwicklung neuer und innovativer Mobilitätsangebote – insbesondere seitens Startups und kleiner Unternehmen.

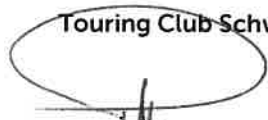
Vor dieser Ausgangslage sieht der TCS weiterhin Handlungsbedarf. Er fordert den Bundesrat auf, Massnahmen in die Wege zu leiten, um die Öffnung der Vertriebsdaten und damit die Vernetzung der Mobilitätsdaten schnell und wirksam voranzutreiben. Im Besonderen ist die in den Vernehmlassungsunterlagen unbegründete Anschluss-Beschränkung auf gewisse öV-Unternehmen aus Art. 56a Abs. 2 der VPB zu streichen.

Schliesslich stellt sich die Frage, ob es richtig ist, die Mitnahme von Velos im internationalen Eisenbahnverkehr auf Verordnungsstufe zu bestimmen. Der Vorschlag des Bundesrates (Art. 62a PBV) geht zurück auf revidierte Bestimmungen in einer EU-Verordnung, bei denen die Schweiz zur Übernahme verpflichtet ist. Bisher war die Velomitnahme für den gesamten konzessionierten und bewilligten Personenbeförderungsverkehr auf Gesetzesstufe geregelt (Art. 23a PBG). Zur Sicherstellung der Kohärenz regt der TCS deshalb an, die entsprechenden Vorschriften auf Schweizer Gesetzesstufe festzulegen.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz



Peter Goetschi
Zentralpräsident

Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 24. November 2023

**Vernehmlassung: Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /
Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes wahr.

Als anerkannter Sozialpartner der Branche öffentlicher Verkehr befürwortet transfair die Vorlage grundsätzlich.

Einleitende Bemerkungen

transfair hatte bereits im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2019 Stellung genommen. Dabei hat sich transfair zu einigen Elementen, die nun auch in der Verordnungsänderung enthalten sind, bereits geäußert. transfair plädierte dabei insbesondere für eine flexiblere Überschussverwendung der Transportunternehmen (TU), gleichberechtigte Zielvereinbarungen, einen fairen nationalen Benchmark sowie längere Laufzeiten der Zielvereinbarungen gekoppelt an die Konzessionen. Der Personalverband hat sich ausserdem klar gegen die Öffnung der Vertriebsinfrastruktur für Dritte ausgesprochen.

Grundzüge der Vorlage

Die Aufsicht und das Controlling stärken und klären

transfair begrüsst, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) künftig Richtlinien zur Präzisierung der gesetzlichen Vorgaben in den subventionierten Bereichen des öffentlichen Verkehrs, wie im Bereich der Rechnungslegung, erlassen kann. Auch eine bessere Koordination und Abstimmung zwischen Bund und Kantonen beim Bestellverfahren sowie bei der Subventionsaufsicht erachtet transfair als sinnvoll.

Durch mehrjährige Zielvereinbarungen die Planungssicherheit und Verbindlichkeit erhöhen

Die um den Verbindlichkeits- und Detaillierungsgrad erweiterten Zielvereinbarungen befürwortet transfair. Damit wird man den Bedürfnissen der Besteller und Transportunternehmen (TU) gerecht. transfair unterstützt ausserdem die Harmonisierung der Laufzeiten der Zielvereinbarungen mit den Konzessionen innerhalb eines TU, resp. einer Region. Die daraus resultierenden länger vergebenen Konzessionen im Rahmen von 12 Jahren führen im öffentlichen Verkehr zu einer verbesserten Planbarkeit, Stabilität und Kontinuität. Die Massnahme wird deshalb von transfair befürwortet.

Einführung eines nationalen Benchmarks zu den finanziellen Kennzahlen, um die Transparenz sowie die Effizienz zu verbessern

transfair unterstützt die Einführung eines nationalen Benchmarks, wenn dieser fair und korrekt durchgeführt wird. Regionale und TU-spezifische Unterschiede müssen berücksichtigt werden. Ist dies nicht der Fall, können aus dem Benchmark falsche Schlüsse gezogen werden, die in Sparmassnahmen, darunter auch beim Personal, resultieren.

Nebst dem Anreiz für mehr Effizienz, sollte auch ein Anreiz für bessere Arbeitsbedingungen geschaffen werden. Der Benchmark sollte sich daher nicht nur auf die Wirtschaftlichkeit, sondern auch auf weitere Faktoren, wie bspw. die Arbeitssicherheit, Unfallzahlen oder Arbeitsbedingungen, fokussieren.

Eine Veröffentlichung der linienweisen finanziellen Kennzahlen und Ergebnisse des Benchmarks empfindet transfair als problematisch. Aus Sicht des Personalverbands ist es ausreichend, wenn diese Informationen ausschliesslich an die Kantone und TU gelangen. Eine Veröffentlichung kann zu medialem und gesellschaftlichem Druck und indirekt zu Sparmassnahmen führen, welche das Personal wiederum gefährden.

Präzisierung der Überschussverwendung und Aufhebung der Eigenkapitalverzinsung

transfair hatte sich bereits in seiner Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes sowie anschliessend im Parlament dafür eingesetzt, dass die TU über einen Teil (einen Drittel) ihrer Gewinne frei verfügen können. Daher begrüsst transfair, dass künftig Kapital, das nachweislich aus anderen Sparten als dem RPV stammt, mit Einverständnis der Besteller verzinst werden kann.

Ausweitung der Finanzierung von Innovationen für Pilotprojekte und Prototypen auf den gesamten öV

transfair begrüsst, dass neu nicht nur Innovationen der Sparte RPV, sondern des gesamten öffentlichen Verkehrs finanziell unterstützt werden können.

Schaffung einer Datenplattform zur Vereinfachung des 2-jährigen Bestellverfahrens

Die Schaffung einer einheitlichen Datenplattform zur Erhöhung der Effizienz des Bestellverfahrens wird als sinnvoll erachtet.

Gemeinsame Infrastruktur, über welche die TU ihre Angebote vertreiben und die für Dritte diskriminierungsfrei zugänglich ist

transfair hatte sich in seiner Stellungnahme zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes klar gegen eine Öffnung der Vertriebsplattformen für Dritte ausgesprochen. Grund dafür ist die Befürchtung einer Erosion der Kundenschnittstelle seitens TU, wenn Dritte eigene Angebote und Tickets veräussern können. Die Öffnung birgt ein Umsatzverlustrisiko für die TU. transfair begrüsst jedoch, dass nun zumindest der Betrieb und die Entwicklung der Plattform durch die TU selbst erfolgen. Die Chancen und Risiken der Öffnung bleiben aber weiterhin unklar und gilt es genau zu verfolgen.

Abgegoltene Leistungen und tarifarische Fragen klären

transfair hat keine Einwände gegen das Auslassen weiterer Präzisierungen zu den abgegoltenen Leistungen beim historischen Rollmaterial sowie zu den ermässigten Tarifen für Kinder und Jugendliche auf Verordnungsstufe.

Bearbeitung der Personendaten sicherstellen

Die Gleichstellung der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit den privaten Unternehmen bei der Bearbeitung der Personendaten wertet transfair positiv. Damit werden die öV-Unternehmen wettbewerbsfähiger und sind in diesem Bereich keinen wirtschaftlichen Nachteilen mehr ausgesetzt.

Anpassungen unabhängig von der Reform RPV

transfair begrüsst, dass neu eine Präzisierung für die Finanzierung von Angeboten nationaler Bedeutung vorgenommen werden soll und damit Systemführerinnen über die Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen und Koordinationsaufgaben allein durch den Bund ohne Beteiligung der Kantone aus dem RPV-Kredit finanziert werden können.

In diesem Zusammenhang beantragt der Personalverband transfair aufgrund vielfacher Rückmeldung seiner Mitglieder, die Prüfung einer dritten Systemführerschaft für den städtischen Nahverkehr. Das BAV soll diesen Antrag entsprechend prüfen. So könnte auf die Bedürfnisse des städtischen Nahverkehrs gezielter eingegangen werden (Pandemie, Energiemangellage, Koordination E-Busse usw.).

Des Weiteren begrüsst transfair die Anpassung zu Gunsten des Veloselbstverlads gemäss EU-Richtlinie.

Zusätzliche Bemerkungen

transfair bringt weiter den Antrag ein, dass die TU künftig die gemäss SECO prognostizierte durchschnittliche Jahresteuern auf den Personalkosten in ihre Offerten integrieren können, um damit die jährlichen Lohnverhandlungen deutlich zu entspannen. Damit würde ein schweizweiter Standard für die TU geschaffen, der eine einheitliche Basis zwischen den Unternehmen, aber auch deren Angestellten herstellen würde. Die automatische Abgeltung des Teuerungsausgleichs soll in der Verordnung festgehalten werden.

Der Personalverband transfair wünscht sowohl zum Antrag zur Prüfung einer dritten Systemführerschaft für den städtischen Nahverkehr als auch zum Antrag zum Einbau der prognostizierten durchschnittlichen Jahresteuern in die Offerten der TU ein Antwortschreiben des Bundesamtes für Verkehr.

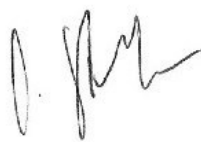
Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und stehen Ihnen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

transfair – Der Personalverband



Bruno Zeller
Branchenleiter Öffentlicher Verkehr



Olivia Stuber
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 30. November 2023

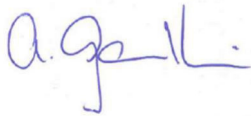
**Stellungnahme zu Verordnungsänderungen zur Revision des
Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung
des regionalen Personenverkehrs (ARPV) (Vernehmlassung 2023/55)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Vernehmlassung zur Revision des
Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen
Personenverkehrs (ARPV) Stellung zu beziehen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Stellungnahme

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes

Datenbearbeitung durch Unternehmen (Art. 79a)

Durch die Digitalisierung hinterlassen die öV-Fahrgäste immer mehr Daten. Die Betreiber haben begonnen, diese in immer grösserem Ausmass systematisch zu sammeln und zu speichern. Dies ist nur dann legitim, wenn es ausschliesslich der Sicherheit und Planung im Sinne der Kundinnen und Kunden und dem Kerngeschäft der Transportleistung dient.

Aus diesem Grund setzen wir uns dafür ein, dass die Bestimmungen bezüglich Datenverarbeitung so einschränkend wie möglich formuliert werden und unterstützen, dass die Typen der Personendaten, welche die Unternehmen bearbeiten dürfen in Art. 79a abschliessend aufgeführt sind. Aufzeichnungen von Ein- und Ausstiegsstationen der Passagiere («Profiling»), welche nicht unabdingbar für die Berechnung des Fahrpreises sind, lehnen wir strikte ab. Dass die Vorlage vorsieht, dass die Personendaten nur in anonymisierter Form zur Verbesserung der Vertriebsinfrastruktur verwendet werden dürfen (Abs. 4) unterstützen wir.

Veloselbstverlad (Art. 62a)

Wir unterstützen die Ergänzung Art. 62a in der Verordnung über die Personenbeförderung bezüglich der Mitnahme von Fahrrädern im internationalen Eisenbahn-Fernverkehr (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 5). Damit die Wende hin zu einem klimafreundlichen Verkehr gelingt, ist eine unkomplizierte Velomitnahme zentral. Leider ist der Veloselbstverlad in der Schweiz in den vergangenen Jahren insbesondere durch die im März 2021 eingeführte Reservationspflicht unter Druck geraten, anstatt dass er gefördert wurde.

Die Mitnahme von Velos in öffentlichen Verkehrsmitteln soll deshalb nicht nur im internationalen Eisenbahnverkehr, sondern auch im Inland verbessert werden. Wir beantragen die Ergänzung von Art. 62a im Sinne der EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr:

- Vorbehaltlich von Sicherheitsgründen oder betrieblichen Gründen haben Fahrgäste Anspruch auf Mitnahme von Fahrrädern im Zug.
- Bei der Einleitung von Vergabeverfahren für neue Fahrzeuge oder bei einer umfangreichen Aufrüstung von Fahrzeugen stellen Eisenbahnunternehmen sicher, dass es in Zugbildungen mit diesen Fahrzeugen eine angemessene Anzahl von Fahrradstellplätzen gibt.

Die angemessene Anzahl der Fahrradstellplätze wird von Eisenbahnunternehmen unter Berücksichtigung der Grösse der Zugbildung, der Art des Dienstes und der Nachfrage nach Fahrradbeförderung bestimmt.

Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Eine klare Regelung bzw. Festsetzung des Grundsatzes, dass die ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs (RPV) durch die Besteller zu übernehmen sind, ist für die Transportunternehmen zentral, ist dies doch der Kernpunkt des ganzen Bestellwesens. Mit dem neuen Artikel 4 ARPV kann der Eindruck entstehen, dass der im Personenbeförderungsgesetz (PBG) formulierte Grundsatz der Übernahme der ungedeckten Kosten durch die Besteller aufgeweicht werden soll. Wir bitten Sie, durch

eine klarere Formulierung aufzuzeigen, dass keine Verschärfung gegenüber der heutigen Praxis angestrebt wird.

Wir stützen die Sicht der Branche, dass die Schadloshaltung eines Transportunternehmens (TU), wenn es ohne Eigenverschulden den Auftrag nicht mehr erhält, wichtig ist. Die im Entwurf der ARPV vorgesehen Bestimmungen sind aus unserer Sicht für Fälle ohne Ausschreibungsverfahren nicht zufriedenstellend geregelt. Hier ist sicherzustellen, dass die TU schadlos gehalten wird, z.B. wenn das vorhandene Rollmaterial nicht mehr eingesetzt werden kann.

Schliesslich möchten wir auf einen anderen Punkt, die Regelung betreffend das Historische Rollmaterial, aufmerksam machen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 4f). Wir sind der Ansicht, dass der Wille des Gesetzgebers bezüglich Abgeltung von historischem Rollmaterial im vorliegenden Verordnungstext unzureichend umgesetzt wurde. Konkret sind in der Verordnung Möglichkeiten vorzusehen und zu präzisieren, unter welchen Umständen auch Rollmaterial, das nicht mehr im RPV eingesetzt wird, abgeltungsberechtigt ist.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3000 Bern

Per E-Mail an finanzierung@bav.admin.ch .

8635 Dürnten, 27. November 2023

Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV); SR 745.16 (Fassung Vernehmlassung August 2023)

Guten Tag

Wir haben die Vernehmlassungsunterlagen ausgiebig studiert und geben Ihnen gerne unsere Stellungnahme ab.

Art. 3 Bst. g (neu) Begriffe

c. Historisches Rollmaterial: Zum historischen Rollmaterial zählt Rollmaterial, das einst oder gegenwärtig im fahrplanmässigen Personenverkehr eingesetzt wurde oder wird, sich im Eigentum des entsprechenden Transportunternehmens oder einer von ihm beherrschten oder beauftragten Organisation befindet und in einem nationalen oder kantonalen Inventar eingetragen ist bzw. unter anderweitigem vergleichbaren Schutz steht.

2a) Kapitel: Abgeltung der ungedeckten Kosten von historischem Rollmaterial (neu)

Art. 43a (neu) Abgeltung von historischem Rollmaterial

¹ Die ungedeckten Kosten für das historische Rollmaterial werden gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten.

² Die ungedeckten Kosten bestehen aus den anrechenbaren Kosten, abzüglich die Erlöse.

³ Als anrechenbare Kosten gelten solche, die für den Erhalt und den Betrieb des historischen Rollmaterials notwendig sind.

⁴ Als Erlöse gelten sämtliche durch den Einsatz des historischen Rollmaterials erzielten Erträge bzw. die Erträge, die bei hinreichender Planung und Organisation hätten erzielt werden können, sowie gebührende Drittmittel in Form von Sponsoringbeiträgen, Gönnerbeiträgen oder vergleichbaren anderen Einnahmen abgezogen.

⁵ Die Besteller legen in der Abgeltungsvereinbarung fest, welche Fahrzeuge wie oft mal mindestens für Publikumsfahrten eingesetzt werden müssen.

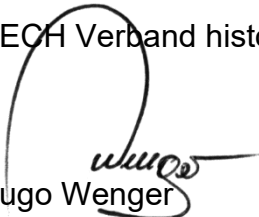
⁶ Die Höhe der Abgeltung pro einzelnes Transportunternehmen beträgt in der Regel weniger als ein Prozent der vereinbarten Abgeltung nach Artikel 38, maximal jedoch 3 Prozent.

⁷ Die Abschnitte 2 sowie 6 bis 9 des Kapitels 2 dieser Verordnung kommen sinngemäss zur Anwendung, soweit sie nicht in Widerspruch zu den Bestimmungen dieses Artikels stehen.

Über die Berücksichtigung unserer Stellungnahme würden wir uns freuen.

Freundliche Grüsse

HECH Verband historischer Eisenbahnen Schweiz



Hugo Wenger
Präsident



Simon Koller
Kassier

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 30.11.2023
Tel. +41 31 359 23 50, orfeo.beldi@voev.ch

Stellungnahme VöV zur «Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)»

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 16. August 2023 wurde der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) eingeladen, zu den vorgeschlagenen «Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes/Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)» Stellung zu nehmen. Sehr gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr und übermitteln Ihnen die von uns kommentierte Vernehmlassungsvorlage in der Beilage.

Wir unterstützen weiterhin mit Nachdruck die Bestrebungen, mit der Revision des Personenbeförderungsgesetzes und der damit verbundenen Verordnungsanpassungen sowohl die Effizienz und die Transparenz des regionalen Personenverkehrs als auch die Planungssicherheit für die Transportunternehmen zu steigern und Prozesse zu vereinfachen. Nachfolgend möchten wir auf einige Punkte eingehen, welche dieser Zielsetzung unseres Erachtens nicht voll Rechnung tragen oder sogar teilweise entgegenlaufen.

Eine klare Regelung bzw. Festsetzung des Grundsatzes, dass die ungedeckten Kosten des RPV durch die Besteller zu übernehmen sind, ist für den VöV und die Transportunternehmen zentral, ist dies doch der Kernpunkt des ganzen Bestellwesens. Mit dem neuen Artikel 4 ARPV kann der Eindruck entstehen, dass der im PBG formulierte Grundsatz der Übernahme der ungedeckten Kosten durch die Besteller aufgeweicht werden soll. Wir bitten Sie, durch eine klarere Formulierung aufzuzeigen, dass keine Verschärfung gegenüber der heutigen Praxis angestrebt wird.

Aus Sicht Transportunternehmen ist ein fast ebenso wichtiger Punkt die Schadloshaltung eines Transportunternehmens, wenn es ohne Eigenverschulden den Auftrag nicht mehr erhält. Die im Entwurf der ARPV vorgesehen Bestimmungen sind aus unserer Sicht für Fälle ohne Ausschreibungsverfahren nicht zufriedenstellend geregelt. Hier ist sicherzustellen, dass die TU schadlos gehalten wird, z.B. wenn das vorhandene Rollmaterial nicht mehr eingesetzt werden kann. Wir schlagen einen neuen Art. 23a ARPV (Vergabe ohne Ausschreibung) vor, der dies regeln soll.

Ein weiterer wichtiger Punkt betrifft die Bestimmungen für die Datenbearbeitung durch die Unternehmen gemäss dem neu einzufügenden Art. 79a VPB. Die vorgesehenen Regelungen für die

Datenbearbeitung zur Sicherung der Einnahmen und des Zuschlags sind zu restriktiv formuliert. Es soll den Unternehmen möglich sein, auch allfällige aus der Nutzung zukünftiger neuer Technologien hervorgehende Datenkategorien zum Zweck der Einnahmesicherung zu nutzen. Der Absatz betreffend die Bearbeitung besonders schützenswerter Personendaten führt unseres Erachtens nicht nur Datenkategorien auf, welche die Merkmale für eine besondere Schutzbedürftigkeit aufweisen, zudem ist teilweise deren Bearbeitung bereits in anderen gesetzlichen Grundlagen geregelt. Ein Profiling mit Aufzeichnung der Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden soll insbesondere zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags der Einnahmenverteilung innerhalb des direkten Verkehrs durchgeführt werden dürfen. Ferner sollen die Unternehmen Personendaten für nicht personenbezogene Zwecke auch zur Erreichung anderer Zielsetzungen als die Verbesserung der Vertriebsinfrastruktur bearbeiten dürfen.

Der rechtskonforme Umgang mit Personendaten ist dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und seinen Mitgliedern ein wichtiges Anliegen. Es darf aber nicht sein, dass die Transportunternehmen in ihren Kernprozessen so stark eingeschränkt werden, dass es zu unerwünschten Ineffizienzen – insbesondere auch für den Besteller – kommt. Wir weisen mit Nachdruck darauf hin, dass insbesondere die gemäss Art. 54 PBG i.V.m. Art. 4 Abs. 2 DSV für die Transportunternehmen im Bereich der Personenbeförderung (bei der sie als Bundesorgane angesehen werden) geltende ausgedehnte Protokollierungspflicht, welche so in der Europäischen Union ursprünglich nur für den Strafrechtsbereich statuiert wurde, zwangsläufig zu unverhältnismässigen Mehrkosten führen wird. Es läuft zudem den Grundsätzen des Datenschutzes (insbesondere der Datensparsamkeit) zuwider, bei reinen Lesezugriffen auf nicht besonders schützenswerte Personendaten durch die Protokollierung unverhältnismässig viele Daten zu sammeln. Wir sind zuversichtlich, dass mit den in der Beilage aufgeführten Anpassungsvorschlägen sowohl den Bedürfnissen des Datenschutzes als auch der öV-Branche Rechnung getragen werden kann.

Auch bezüglich Offert- und Finanzierungsprozess sind wir überzeugt, dass einige von uns eingereichte Vorschläge helfen können, die Abläufe noch weiter zu vereinfachen und aus verwaltungsökonomischer Sicht zu verbessern. An mehreren Stellen regen wir an, auf detaillierte Aufzählungen z.B. bezüglich Angebotsunterlagen, redundante Vorgaben zur Rechnungslegung, zu rapportierende Kostenstruktur, Vorgaben zur Verrechnung von Nebenerlösen etc. auf Verordnungsstufe zu verzichten und diese mittels Richtlinien und Weisungen zu regeln. Damit kann die Widerspruchsfreiheit der Rechtsordnung gefördert und sichergestellt werden, dass sich verändernde Anforderungen zeitnah umgesetzt werden können.

Schliesslich möchten wir auf einen anderen wichtigen Punkt, die Regelung betreffend das Historische Rollmaterial, aufmerksam machen. Wir sind der klaren Ansicht, dass der Wille des Gesetzgebers bezüglich Abgeltung von historischem Rollmaterial im vorliegenden Verordnungstext unzureichend umgesetzt wurde. Konkret sind in der Verordnung Möglichkeiten vorzusehen und zu präzisieren, unter welchen Umständen auch Rollmaterial, das nicht mehr im RPV eingesetzt wird, abgeltungsberechtigt ist.

Für Fragen und zusätzliche Informationen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor



Cyrill Weber
Präsident Kommission Regionalverkehr VöV

Kopie an:
- Mitglieder der KRV und KFIN VöV

Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV)

vom ...

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf die Artikel 29 Absatz 2, 30 Absatz 3, 31a Absatz 2, 31a^{ter} Absatz 3, 31a^{quater} Absatz 3, 31b Absatz 2, 35 Absatz 3, 35a Absatz 2 und 63 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009¹ (PBG), Artikel 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957² (EBG) und Artikel 26 des Seilbahngesetzes vom 23. Juni 2006³ (SebG),

verordnet:

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

Diese Verordnung regelt:

- die Abgeltung der ungedeckten Kosten der von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr, namentlich die Anteile der Kantone und des Bundes;
- die Bestellung von Angeboten von nationaler Bedeutung, weiteren Angeboten, Angebotsverbesserungen und Tarifierleichterungen;
- die Gewährung von Finanzhilfen;
- die Rechnungslegung der Unternehmen, die Abgeltungen oder Finanzhilfen nach PBG oder EBG erhalten.

Art. 2 Geltungsbereich

~~Diese Verordnung gilt für Unternehmen, die Personen im Linienverkehr, im Bedarfsverkehr oder mit linienverkehrsähnlichen Fahrten auf der Basis einer Konzession nach~~

Kommentiert [OB2]: Dieser Artikel kann u.E. gestrichen werden, da der Geltungsbereich bereits hinlänglich auf Gesetzesebene definiert ist.

SR

- 1 SR 745.1
- 2 SR 742.101
- 3 SR 743.01

2022-...

«%ASFF_YYYY_ID»

~~Artikel 6 PBG, einer Bewilligung nach Artikel 8 PBG oder eines Staatsvertrages befördern und Abgeltungen oder Finanzhilfen nach den Artikeln 28–31 PBG erhalten.~~

Art. 3 Begriffe

In dieser Verordnung gelten als:

- a. *regionaler Personenverkehr*: der Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung vom 4. November 2009⁴ über die Personenbeförderung (VPB), sowie der Personenverkehr mit benachbarten, auch ausländischen Regionen;
- b. *Betriebskosten- und Leistungsrechnung*: Ist-Kostenrechnung als Grundlage für den Ergebnisausweis der einzelnen Sparten eines Unternehmens;
- c. *Sparte*: alle gleichartigen Angebote eines Unternehmens; als jeweils eine Sparte gelten:
 1. die Gesamtheit der von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Linien des regionalen Personenverkehrs,
 2. die Eisenbahninfrastruktur,
 3. die weiteren bestellten Angebote,
 4. Nebengeschäfte;
- d. *Linienerefolgsrechnung*: in der Betriebskosten- und Leistungsrechnung der Ergebnisausweis eines einzelnen Angebots einer Sparte;
- e. *Planrechnung*: in der Offerte enthaltene Rechnung zum Nachweis der ungedeckten Kosten einzelner Angebote einer Sparte oder der Sparte insgesamt;
- f. *Investitionsrechnung*: Ausweis aller Vorgänge im Zusammenhang mit der Erstellung, Erneuerung, Abschreibung oder Desinvestition von Objekten des Anlagevermögens.
- g. ~~*Historisches Rollmaterial*: Zum historischen Rollmaterial zählt Rollmaterial, das einst oder gegenwärtig im fahrplanmässigen Personenverkehr eingesetzt wurde oder wird, sich im Eigentum des entsprechenden Transportunternehmens oder einer von ihm beherrschten oder beauftragten Organisation befindet und in einem nationalen oder kantonalen Inventar eingetragen ist bzw. unter anderweitigem vergleichbarem Schutz steht.~~
- h. ~~*Tarifierleichterung*: Differenz zwischen den effektiven Verbundeinnahmen und dem durch das BAV festgelegten Standard-Erlös niveau gemäss Artikel 28 Absatz 4 PBG~~

Kommentiert [OB3]: Der VöV ist der Ansicht, dass der Wille des Gesetzgebers bezüglich der Abgeltung von historischem Rollmaterial im vorliegenden Verordnungstext unzureichend umgesetzt wurde. Entsprechend und macht entsprechende Ergänzungsvorschläge.

Kommentiert [OB4]: Rückmeldungen der TU zeigen, dass der Begriff der «Tarifierleichterung» (Art. 46 ARPV) sehr unterschiedlich verstanden wird. Eine Klärung des Begriffs der Tarifierleichterung würde allen Parteien dienen. Wir unterstützen den Vorschlag der SBB, dabei auf der Formulierung des BAV vom 16. November 2022 (Mail im Rahmen des Modells zur sog. Fernverkehrsentschädigung an die Transportunternehmen mit RPV-Abgeltungen, die kantonalen Ämter für öffentlichen Verkehr und die Verbünde) zu basieren und im Artikel 3 dieses neue Lemma sowie in Art. 46 die vorgeschlagene Ergänzung vorzunehmen.

⁴ SR 745.11

2. Kapitel: Abgeltung der ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs

1. Abschnitt: Grundsätze

Art. 4 (neu) Empfänger von Abgeltungen

Abgeltungen nach Artikel 28 Absatz 1 PBG können Unternehmen erhalten, die Personen im Linienverkehr, im Bedarfsverkehr oder mit linienverkehrsähnlichen Fahrten auf der Basis einer Konzession nach Artikel 6 PBG, einer Bewilligung nach Artikel 8 PBG oder eines Staatsvertrages befördern.

Kommentiert [OB5]: Wir regen an, diese klärende Ergänzung in einem neuen Artikel aufzunehmen.

Art. 4 Abgeltung der ungedeckten Kosten

¹ Abgeltungen für die Deckung der gemäss Planrechnung ungedeckten Kosten im regionalen Personenverkehr werden für die einzelne Linie entrichtet.

² Bund und Kantone können mit einem Unternehmen eine von den geplanten ungedeckten Kosten abweichende Abgeltung vereinbaren, wenn:

- a. ~~das Unternehmen einen Teil der ungedeckten Kosten selber trägt;~~
- b. eine neue Linie eingerichtet werden soll;
- c. eine Zielvereinbarung mit festgelegten Kosten oder Abgeltungen abgeschlossen wurde; oder
- d. es im Ausnahmefall und im gegenseitigen Einverständnis für die Besteller und das Unternehmen von Vorteil ist.

Kommentiert [OB6]: Unseres Erachtens kann man lit. a. streichen, da dieser Fall mit lit. d. (im Ausnahmefall) bereits abgedeckt ist. Die Streichung soll auch verhindern, dass der Eindruck entsteht, das im PBG formulierte Prinzip, welches vorsieht, dass die Besteller die ungedeckten Kosten tragen müssen, werde aufgeweicht.

Zudem regen wir die Ergänzung in lit. d. an.

Art. 5 Koordination zwischen BAV und Kantonen

¹ Gelten Bund und Kantone die ungedeckten Kosten im regionalen Personenverkehr gemeinsam ab, so führen das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Kantone das Bestellverfahren gemeinsam durch.

² Sie koordinieren ihre Tätigkeiten bei der Bestellung und der Prüfung durch die Aufsichtsbehörde nach Artikel 37 PBG.

³ Die Kantone sind federführend bei der Festlegung des Angebots, bei der Offerprüfung und bei Verhandlungen mit den Unternehmen. Betrifft die Bestellung mehrere Kantone, so einigen sie sich auf einen federführenden Kanton pro Linie. Können sie sich nicht einigen, so entscheidet das BAV.

⁴ Das BAV ist federführend bei der Messung der Qualität der bestellten Leistungen und unterstützt die Kantone bei der Offerprüfung, insbesondere mittels Kennzahlenvergleichen.

⁵ Es achtet bei der Bestellung auf die Gesamtkoordination des öffentlichen Verkehrs.

Kommentiert [OB7]: In der Verordnung fehlt eine Präzisierung bezüglich Koordination zwischen BAV und Kantonen hinsichtlich Reserve gemäss PBG Art. 36, Absatz 2, -> Welche Auswirkungen auf bestehende Bundes- oder kantonale Reserven hat ein Übergang von einer kantonal-bestellten Linie zu einer bund-bestellten Linie oder umgekehrt?

Art. 6 Tarifausgleich

¹ Bund und Kantone sorgen dafür, dass die Tarife für gleichwertige bestellte Angebote im ganzen Land ungefähr gleich sind.

² Sie achten insbesondere darauf, dass höhere Produktionskosten in geografisch oder aus anderen Gründen benachteiligten Landesgegenden nicht zu wesentlich höheren Tarifen führen.

2. Abschnitt: Abgeltungsvoraussetzungen**Art. 7**

¹ Ein Angebot des regionalen Personenverkehrs wird gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten, wenn:

- a. die Linie ganzjährig der Groberschliessung nach Artikel 5 Absatz 3 VPB⁵ dient, inklusive dazugehörige nachfrageorientierte Entlastungsangebote (jahreszeit- oder wochentagsbedingt);
- b. es bei im Ausland liegenden Linienabschnitten überwiegend schweizerischem Verkehr dient oder der Grenzbahnhof bei Eisenbahnlinien im Ausland liegt;
- c. für die Linie eine minimale Wirtschaftlichkeit und mindestens eine Nachfrage nach Artikel 8 Absatz 2 gegeben sind;
- d. die Vorgaben der Besteller zur Qualität und Sicherheit des Angebots sowie zur Stellung der Beschäftigten eingehalten werden;
- e. der direkte Verkehr nach Artikel 16 PBG gewährleistet ist.
- f. für das Angebot eine Konzession, eine Bewilligung nach Art. 8 PBG oder ein Staatsvertrag vorliegt.

² Das BAV legt die Voraussetzungen für die minimale Wirtschaftlichkeit von Linien in einer Richtlinie fest; es berücksichtigt dabei die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden und die Kennzahlen nach Artikel 36. Es überprüft die Voraussetzungen periodisch und passt sie bei Bedarf den aktuellen Gegebenheiten an.

³ Nach Anhörung der Kantone entscheidet das BAV, ob die Voraussetzungen für eine gemeinsame Abgeltung einer Linie erfüllt sind. In begründeten Ausnahmefällen kann das BAV der gemeinsamen Abgeltung einer Linie auch zustimmen, wenn nicht alle Voraussetzungen erfüllt sind.

Kommentiert [OB8]: Präzisierung im Abschnitt a). Die aufgrund höherer Nachfrage saisonalisierten Angebote wie Zusatzzüge oder Verstärkungsfahrzeuge sind auch Teil der RPV-Offerte, da sie eine Entlastungsfunktion für die ganzjährig verkehrenden Züge bilden.

Kommentiert [OB9]: Wir regen diese Präzisierung an.

⁵ SR 745.11

3. Abschnitt: Angebot im regionalen Personenverkehr

Art. 8 Umfang des bestellten Angebots

¹ Bund und Kantone bestellen das Angebot gemeinsam aufgrund der Nachfrage.

² Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert, so stellen Bund und Kantone eine Mindesterschliessung mit 4 Kurspaaren sicher.

³ Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mehr als 500 Personen pro Tag befördert, so kann ein Angebot mit einem durchgehenden Stundentakt mit 18 Kurspaaren bestellt werden.

⁴ Das Angebot kann über den Stundentakt hinaus verdichtet werden, wenn:

- a. dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt;
- b. es die Ziele der Raumplanung oder des Umweltschutzes verlangen, namentlich wenn sich dadurch wesentliche zusätzliche Marktpotenziale erschliessen lassen.

⁵ Vom Angebotsumfang nach den Absätzen 2–4 kann abgewichen werden, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen und die Kostensituation einer Linie dies rechtfertigen.

⁶ Bei Seilbahnen, Fahrten auf Verlangen, Bedarfsverkehr, Sammelfahrten oder Anlagen mit automatischem Betrieb bestellen Bund und Kantone das Angebot aufgrund der Betriebszeiten sowie unter Berücksichtigung der jeweiligen Produktionsbedingungen und Kostensituation.

⁷ Angebote, die über den Angebotsumfang nach den Absätzen 2–6 hinausgehen, werden vom Bund nicht abgegolten. Sie können durch die Kantone gestützt auf Artikel 28 Absatz 4 PBG als Angebotsverbesserungen bestellt werden.

⁸ Das BAV legt die Grundsätze für das Angebot im regionalen Personenverkehr in einer Richtlinie fest.

Art. 9 Ermittlung der Nachfrage

¹ Die Nachfrage wird aufgrund der Querschnittsbelastung in der Verkehrsperiode Montag bis Freitag ermittelt. Das BAV kann in besonderen Fällen Ausnahmen bewilligen.

² Die Querschnittsbelastung eines Teilstücks einer Linie entspricht dem Quotienten aus der Gesamtzahl der Passagiere, die auf dem Teilstück in beiden Richtungen innerhalb eines Jahres in der Verkehrsperiode Montag bis Freitag befördert werden, und der Jahrssumme der Verkehrstage in dieser Verkehrsperiode.

Art. 10 Qualität der Angebote

¹ Das BAV misst die Qualität der gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr mittels eines Qualitätsmesssystems RPV, dabei bezieht es die Kantone

und die Unternehmen ein. Es veröffentlicht jährlich die Ergebnisse der einzelnen Unternehmen.

² Die Unternehmen dokumentieren und kommentieren die vom BAV gemessene Qualität ihrer Angebote jährlich in Qualitätsberichten.

³ Die Qualitätsberichte der Unternehmen dienen als Grundlage für die in Angebots- oder Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und Unternehmen zu vereinbarenden Verbesserungen der Qualität.

4. Abschnitt: Ausschreibung, Vergabe

Art. 11 Ausschreibungsplanung

¹ Jeder Kanton erstellt eine Ausschreibungsplanung über die gemeinsam mit dem Bund auszuschreibenden Angebote. Die Ausschreibungsplanung enthält mindestens folgende Angaben:

- a. Angebote, die der Kanton gemeinsam mit dem Bund ausschreibt;
- b. allfällige weitere Angebote, die der Kanton ohne Bundesbeteiligung ausschreibt;
- c. Zeitpunkt der Ausschreibung;
- d. Datum der Betriebsaufnahme;
- e. Vergabedauer;
- f. bei bestehenden konzessionierten Angeboten die Konzessionärin und das Ende der Konzession;
- g. Art des Verkehrsträgers (Strasse oder Schiene);
- h. Grund der Ausschreibung;
- i. Status der Ausschreibung.

² Soll ein bestehendes Angebot ausgeschrieben werden, so muss dieses spätestens zwölf Monate vor der Ausschreibung in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden. Soll eine Konzession für ein Angebot des gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs auf der Strasse neu erteilt werden, so kann dieses Angebot zur Information in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden.

³ Die Ausschreibungsplanung bedarf der Genehmigung des BAV. Das BAV hört die von der Ausschreibung betroffenen anderen Kantone sowie das betroffene konzessionierte Unternehmen an.

⁴ Das BAV sorgt dafür, dass die kantonalen Ausschreibungsplanungen aufeinander abgestimmt werden. Insbesondere überprüft es, ob sie bei gemeinsam auszuschreibenden Angeboten dieselben Informationen enthalten. Es veröffentlicht eine Übersicht über die Ausschreibungsplanungen.

Kommentiert [OB10]: Werden Linien ausgeschrieben, so sollte der betroffenen Unternehmung im Vorfeld das rechtliche Gehör eingeräumt werden. Dieser Grundsatz ist im Verwaltungsrecht zu Recht etabliert. Entsprechend schlagen wir die Ergänzung im Absatz 3 vor.

Art. 12 Schwellenwerte

¹ Der Schwellenwert des Abgeltungsbetrages, ab welchem die Besteller Angebote auf der Strasse nach Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe b PBG ausschreiben, richtet sich bei Angeboten, für die eine Konzession neu erteilt werden soll, nach Anhang 4 Ziffer 1.1 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019⁶ über das öffentliche Beschaffungswesen.

² Bei bestehenden Angeboten beträgt der Schwellenwert ohne Mehrwertsteuer 500 000 Franken.

³ In Fällen nach Artikel 32c Absatz 2 PBG schreiben die Besteller das Angebot auch bei einem Abgeltungsbetrag unterhalb des Schwellenwertes aus.

Art. 13 Neues Angebot in einem bestehenden regionalen Netz

Ein neues Angebot gilt dann als Bestandteil eines bestehenden regionalen Netzes nach Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe d PBG, wenn in der Region nur ein Unternehmen mehrere miteinander verknüpfte Buslinien betreibt und sich das neue Angebot so in das bestehende Netz einfügen lässt, dass sich betriebliche Synergien mit den bestehenden Linien ergeben.

Art. 14 Ausschreibung mit mehreren beteiligten Kantonen

¹ Beteiligten sich mehrere Kantone an einer Ausschreibung, so einigen sie sich vor Beginn der Ausschreibung auf einen Kanton, der die Federführung übernimmt, sowie auf die Aufteilung der Ausschreibungskosten.

² Der federführende Kanton übernimmt die Aufgaben des Kantons nach den Artikeln 15, 18, 19 und 26.

Art. 15 Ausschreibungsverfahren

¹ Der Kanton erstellt die Ausschreibungsunterlagen. Diese enthalten:

- a. die für die Einreichung der Ausschreibungsofferten massgebenden Angaben;
- b. die Anforderungen an die Ausschreibungsofferten;
- c. die Kriterien zur Bewertung der Eignung der offerierenden Unternehmen;
- d. die Kriterien zur Bewertung der Ausschreibungsofferten;
- e. die Fristen für die Einreichung der Ausschreibungsofferten und des Konzessionsgesuchs;
- f. die Dauer, während welcher die Unternehmen an ihre Ausschreibungsofferten gebunden sind.

² Die Frist für die Einreichung der Ausschreibungsofferten und der Konzessionsgesuche beträgt mindestens 60 Tage nach der Ausschreibung. Die Unternehmen sind während höchstens zwölf Monaten ab Ende der Einreichungsfrist an ihre Ausschreibungsofferten gebunden.

³ Der Kanton unterbreitet die Ausschreibungsunterlagen sowie Änderungen dieser Unterlagen dem BAV sowie den beteiligten Kantonen zur Genehmigung und schreibt danach das Angebot aus.

⁴ Nach der Ausschreibung veröffentlicht der Kanton:

- a. Änderungen der Ausschreibungsunterlagen unverzüglich nach deren Genehmigung;
- b. die Fragen der interessierten Unternehmen und die Antworten der Besteller in anonymisierter Form.

⁵ Er stellt die Ausschreibungsunterlagen interessierten Unternehmen auf Verlangen zu und gibt diesen Unternehmen auch die Angaben nach Absatz 4 bekannt.

⁶ Beteiligen sich mehrere Kantone an einer Ausschreibung, so unterbreitet der federführende Kanton die Ausschreibungsunterlagen sowie Änderungen dieser Unterlagen den beteiligten Kantonen zur Genehmigung.

Art. 16 Vergütung

Es besteht kein Anspruch auf die Vergütung der Kosten der Ausschreibungsofferten.

Art. 17 Teile und Kombinationen des Angebots, Unternehmensvarianten

¹ In der Ausschreibung kann vorgesehen werden, dass die Unternehmen:

- a. Ausschreibungsofferten für Teile oder Kombinationen des Angebots einreichen können;
- b. Unternehmensvarianten einreichen können.

² Die Rahmenbedingungen werden in den Ausschreibungsunterlagen festgehalten.

Art. 18 Öffnung der Ausschreibungsofferten

¹ Mindestens je eine Vertreterin oder ein Vertreter des Kantons und des BAV öffnen die Ausschreibungsofferten gemeinsam.

² Sie erstellen über die Öffnung der Ausschreibungsofferten ein Protokoll und halten darin mindestens folgende Angaben fest:

- a. die Namen der anwesenden Personen;
- b. die Namen der offerierenden Unternehmen;
- c. das Einreichungsdatum;
- d. die geplanten Kosten und Erlöse der Angebote;
- e. den Umfang der Ausschreibungsofferten nach Artikel 17.

³ Der Kanton stellt das Protokoll den offerierenden Unternehmen unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses zu. Bei mehreren beteiligten Kantonen stellt der federführende Kanton das Protokoll auch den übrigen beteiligten Kantonen zu.

Art. 19 Bereinigung und Bewertung der Ausschreibungsofferten

¹ Der Kanton bereinigt die Angaben der Ausschreibungsofferten in technischer und rechnerischer Hinsicht so, dass sie objektiv vergleichbar sind. Kontaktiert er hierfür ein offerierendes Unternehmen, so hält er den Ablauf und das Ergebnis der Kontaktaufnahme fest.

² Die Besteller können über ein offerierendes Unternehmen Erkundigungen einholen, insbesondere wenn:

- a. der Verdacht auf einen Ausschlussgrund nach Artikel 32/PBG besteht; oder
- b. die ungedeckten Kosten des Angebots aussergewöhnlich niedrig sind.

³ Sie bewerten die Ausschreibungsofferten mittels einer Nutzwertanalyse oder eines gleichwertigen Bewertungssystems und ermitteln gemeinsam die vorteilhafteste Ausschreibungsofferte.

⁴ Sie legen gemeinsam fest, ob die Bewertung aufgrund der geplanten ~~Kosten-Abgeltung und Erlöse~~ oder nur der geplanten Kosten erfolgt.

Art. 20 Vergabeabsicht und Vergabeentscheid

¹ Das BAV gibt die Vergabeabsicht den beteiligten Kantonen und den offerierenden Unternehmen bekannt.

² Es führt die Anhörung nach Artikel 13 VPB durch.

³ Nach Abschluss der Anhörung verfügt das BAV den Vergabeentscheid sowie die Erteilung oder Erneuerung der Konzession.

⁴ Liegt neun Monate vor der Betriebsaufnahme einer Linie kein rechtskräftiger Vergabeentscheid vor, so entscheidet das BAV über den Betrieb der Linie.

Art. 21 Abbruch des Ausschreibungsverfahrens

Die Besteller brechen das Ausschreibungsverfahren aus wichtigen Gründen ab, insbesondere wenn:

- a. die Voraussetzungen der Ausschreibung sich grundlegend geändert haben;
- b. keine Ausschreibungsofferte die in den Ausschreibungsunterlagen festgelegten Anforderungen und Kriterien erfüllt.

Art. 22 Veröffentlichung

¹ Die Veröffentlichungen des BAV erfolgen auf der Internetplattform für öffentliche Beschaffungen⁷.

² Nicht veröffentlicht werden Verfügungen in Fällen nach Artikel 32 Absatz 2 Buchstaben a, f und g PBG.

Kommentiert [OB11]: Der VöV ist der Ansicht, dass die Bewertung in einer Netto-Ausschreibung alleine über die geplanten Abgeltungen zu erfolgen hat. Entsprechend bitten wir um die entsprechende Anpassung in Abs. 4

⁷ www.simap.ch

Art. 23 Wechsel des beauftragten Unternehmens

Stellt das neu beauftragte Unternehmen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des bisher beauftragten Unternehmens aufgrund von Artikel 32/ Absatz 3 PBG an, so handelt es sich dabei nicht um einen Übergang des Arbeitsverhältnisses nach Artikel 333 des Obligationenrechts⁸ (OR).

Neuer Art. 23a Vergabe ohne Ausschreibung?

Kommentiert [OB12]: Die Umstände eines Wechsels des beauftragten Unternehmens ohne Ausschreibung sind aus TU-Sicht aktuell nicht zufriedenstellend geregelt. Erfolgt der Wechsel ohne Eigenverschulden der TU ist sicherzustellen, dass die TU schadlos gehalten wird, z.B. wenn das vorhandene Rollmaterial nicht mehr eingesetzt werden kann.

5. Abschnitt: Zielvereinbarungen**Art. 24** Grundsätze

¹ Bund und Kantone schliessen mit den Unternehmen Zielvereinbarungen für eine Dauer von vier bis sechs Jahren ab. Abweichende Dauern sind in gegenseitigem Einvernehmen möglich.

² Bund und Kantone dürfen mit den Unternehmen keine den Zielvereinbarungen zuwiderlaufenden Vereinbarungen abschliessen.

³ In den Zielvereinbarungen können Kosten- oder Abgeltungsziele vereinbart werden oder Kosten oder Abgeltungen verbindlich fixiert werden.

⁴ In den Zielvereinbarungen können ebenfalls Leistungsziele zu Qualität, Quantität, Erlösen und Kosten des Angebots festgelegt werden.

Kommentiert [OB13]: Der Anwendungsbereich von Zielvereinbarungen beschränkt sich nicht nur auf Kosten und Abgeltungen. Art. 31 des neuen Gesetzes sieht vor, dass Bund und Kantone in den Zielvereinbarungen Leistungsziele zu Quantität, Quantität, Erlösen und Kosten des Angebots vereinbaren können. Dies ist auch in der Verordnung mit einem neuen Absatz 4 entsprechend aufzunehmen.

Art. 25 Ausnahmen

Keine Zielvereinbarungen müssen abgeschlossen werden:

- für Seilbahnen und Schiffe;
- für grenzüberschreitende Angebote;
- für Unternehmen mit einem jährlichen Abgeltungsbetrag unter 1 Million Franken im betroffenen Marktgebiet;
- in begründeten Einzelfällen.

Kommentiert [OB14]: Um die Verhältnismässigkeit bei national tätigen Unternehmen zu wahren schlagen wir vor, eine Betrachtung nach Marktgebiet (oder evtl. Kanton) zusätzlich aufzunehmen.

Art. 26 Zielvereinbarung nach einer Ausschreibung

¹ Nach einer Ausschreibung nach Artikel 32 PBG schliessen das BAV, die beteiligten Kantone und das Unternehmen die Zielvereinbarung für die im Vergabeentscheid festgelegte Dauer ab.

² In der Zielvereinbarung werden die Kosten und Erlöse oder nur die Kosten für die ersten zwei Fahrplanperioden festgelegt sowie die Anpassungen dieser Beträge für die Folgejahre geregelt.

³ Bei wesentlichen Änderungen der Verhältnisse können die Parteien die Zielvereinbarung im gegenseitigen Einvernehmen anpassen.

Art. 27 Bonus-Malus-System

¹ Bonus-Malus-Systeme dürfen die Unternehmen nicht in ihrem Bestand gefährden.

² Boni oder Mali sind bei der Zuweisung zur Spezialreserve nach Artikel 36 PBG nicht zu berücksichtigen.

³ Der Bonus steht dem Unternehmen zur freien Verfügung.

6. Abschnitt: Bestellverfahren

Art. 28 Ablauf, Termine

¹ Das BAV gibt den Kantonen und den Unternehmen die Termine der einzelnen Phasen des Bestellverfahrens bekannt. Es trägt dabei der Zeit, die für die kantonalen Entscheidungsverfahren notwendig ist, angemessene Rechnung.

² Das BAV und die Kantone sorgen für die Koordination von Fahrplanverfahren und Bestellverfahren. Die Kantone hören die interessierten Kreise im Verlauf des Bestellverfahrens an und berücksichtigen deren Anträge angemessen.

Art. 29 Finanzielle Vorgaben

¹ Der Bundesrat stellt die für den regionalen Personenverkehr einzusetzenden Mittel ein:

- a. im Entwurf für den jährlichen Voranschlag;
- b. im Verpflichtungskredit nach Artikel 30a PBG.

² Das BAV teilt die Mittel den Kantonen in Fortschreibung der bisherigen Leistungen des Bundes zu. Es kann dabei auch den effektiven Bedarf berücksichtigen.

³ Soweit nach der Zuteilung auf die Kantone noch Mittel verfügbar sind, setzt sie das BAV für Angebote ein, die den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöhen.

7. Abschnitt: Offerten

Art. 30 Aufforderung zur Offertstellung

¹ Nach Konsultation des BAV informieren die Kantone die Unternehmen spätestens zwölf Monate vor Beginn einer Fahrplanperiode über die für den regionalen Personenverkehr bereitgestellten Mittel und fordern sie zur Offertstellung auf. Sie teilen

ihnen gleichzeitig mit, wie das Angebot verändert werden soll. Bei interkantonal tätigen Unternehmen koordinieren die Kantone ihre Vorgaben.

² Wollen die Besteller ein Angebot so ändern, dass ein Unternehmen sein Betriebskonzept von Grund auf überarbeiten muss, so informieren sie dieses spätestens drei Jahre vor der Einführung des neuen Angebots.

³ Wollen die zur Offertstellung aufgeforderten Unternehmen keine Offerte erstellen, so müssen sie dies den Bestellern innert Monatsfrist mitteilen.

⁴ Für Angebote, die nach Artikel 32 PBG ausgeschrieben worden sind, müssen die Unternehmen bis zum Ablauf der Zielvereinbarung für die betreffenden Linien eine Offerte einreichen.

⁵ Die Besteller können von den Unternehmen vor dem Einreichen der Offerten Richtofferten verlangen. Diese dienen der Angebotsplanung und sind nicht verbindlich.

Art. 31 Offerteinreichung

¹ Die Offerte für die nachfolgende Fahrplanperiode ist den Bestellern im letzten Jahr einer Fahrplanperiode nach Vorliegen der Betriebskosten- und Leistungsrechnung des Vorjahres, spätestens jedoch Ende April, einzureichen.

² Die Offerte ist nach Linien zu gliedern. Nach Vorgabe des BAV können Linien nach Artikel 9 VPB unterteilt oder zusammengefasst werden.

³ Die Offerte muss enthalten:

- a. eine qualitative und quantitative Umschreibung des Angebotskonzeptes;
- b. je eine verbindliche Planrechnung für die einzelnen Fahrplanjahre der Fahrplanperiode;
- c. Begründungen für Abweichungen gegenüber bisherigen Planungen, Zielvereinbarungen und letzter Jahresrechnung;
- d. einen Mittelfristplan, sofern dieser nicht bereits durch die Zielvereinbarung abgedeckt ist;
- e. eine Investitionsplanung;
- f. eine Übersicht über die eingesetzten Fahrzeuge;
- g. die Indikatoren zur Berechnung der Kennzahlen für die einzelnen Jahre der Fahrplanperiode;
- h. die Fahrpläne der Fahrplanperiode;
- i. die Qualitätsberichte des Vorjahres.

⁴ Das BAV legt in einer Richtlinie unter Wahrung von verwaltungsökonomischen Grundsätzen fest, in welcher Form die Offerte einzureichen ist und welche Nachweise zu erbringen sind.

⁵ Die Besteller können weitere Unterlagen verlangen, insbesondere Nachweise zu den Anstellungsbedingungen des Personals, zum Stand der Umsetzung des Behinderten-

Kommentiert [OB15]: Ein zentrales Ziel der RPV-Reform war die Vereinfachung von Prozessen. Das Einreichen der Offerten ist sehr aufwändig und mit dem BAV-Projekt Orbit ist eine Anpassung des Prozesses absehbar, welcher hoffentlich Vereinfachungen mit sich bringt. Um sicherzustellen, dass künftige Entwicklungen einfach nachgeführt werden können ist der VöV der Ansicht, dass auf eine detaillierte Aufzählung der Unterlagen zur Offerteinreichung auf Stufe Verordnung verzichtet werden sollte.

Kommentiert [OB16]: Angestrebt wird eine Flexibilisierung des Prozesses. Die Liste soll ohne Verordnungsänderung angepasst werden können und so verwaltungsökonomische Abläufe sichergestellt werden. Veränderungen sind insbesondere mit dem BAV-Projekt ORBIT und der Einführung der Online-Schnittstelle zur Einreichung von Offertangaben absehbar.

~~gleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002⁹, zum Verkauf und zu den Verkaufsstellen, zum Angebot im Transport von Reisegepäck sowie zum Tarifsyst~~
~~em und Tarifniveau.~~

Art. 32 Planrechnung

¹ In der Planrechnung einer Offerte sind das Leistungs- und das Verursacherprinzip sowie das Prinzip der Vollkostenrechnung einzuhalten.

² Sie ist nach Linien zu gliedern; die Gliederung richtet sich nach Anhang 1.

³ Um allgemeine Kosten wie für den Verkauf und Vertrieb als eigenständiges Angebot abzugelten, können die Besteller von den Unternehmen verlangen, solche Kosten separat auszuweisen.

⁴ Wurden Linien mit einem Betriebsvertrag nach Artikel 20 VPB ganz oder teilweise auf eine Drittperson übertragen, so können die Besteller verlangen, dass in der Planrechnung die Erlöse, Kosten und Abgeltungen der gesamten Leistung nach Anhang 1 gegliedert werden.

⁵ Das BAV regelt die Anrechenbarkeit von Kosten und Erlösen in einer Richtlinie.

Art. 33 Mittelfristplan

¹ Der Mittelfristplan der Offerte muss einschliesslich der offerierten Fahrplanperiode mindestens vier Fahrplanjahre umfassen. Er ist nach Linien zu gliedern.

² Mit Zustimmung der Besteller kann auf eine Gliederung nach Linien verzichtet werden.

³ Im Mittelfristplan sind mindestens die Summen der Markterlöse, der Kosten, der Abgeltungen und der Leistungsmengen sowie deren Veränderungen auszuweisen und zu erläutern. Die Leistungsmengen müssen die produktiven Kilometer, die Fahrplanstunden und die Personenkilometer umfassen.

Kommentiert [OB17]: Dies wird durch die TU ausdrücklich begrüsst.

Art. 34 Nebenerlöse und Nebengeschäfte

¹ ~~In der Planrechnung einer Offerte und in der Betriebskosten- und Leistungsrechnung separat auszuweisen sind die Nebenerlöse des regionalen Personenverkehrs sowie die dem regionalen Personenverkehr gutgeschriebenen Gewinne aus Nebengeschäften.~~

² Nebenerlöse sind Leistungen, die mit den Ressourcen der abgelohten Sparten erbracht werden und direkt und grundsätzlich untrennbar mit den abgelohten Angeboten verbunden sind. ~~In der Planrechnung einer Offerte und in der Betriebskosten- und Leistungsrechnung sind Nebenerlöse separat auszuweisen.~~

³ Nebengeschäfte sind produktionsmässig eigenständig erbrachte Leistungen mit Restkapazitäten oder dedizierten Ressourcen innerhalb eines konzessionierten Bereichs, aber grundsätzlich ohne direkten Bezug zu den abgelohten Angeboten. ~~Fals~~

Kommentiert [OB18]: Die Nebengeschäfte sind die einzige Möglichkeit für die TU, Gewinne zu erwirtschaften und einen minimalen unternehmerischen Spielraum zu erarbeiten. Der VöV ist mit Bezug zu Art. 31 Ziffer 1 der Ansicht, dass die Besteller auf diese Gewinne a priori keinen Anspruch haben. Was in Zielvereinbarungen festgelegt werden kann, ist gegebenenfalls die Höhe der Deckungsbeiträge, die mit RPV Ressourcen erzielt werden. Die Regelung hat u.E. auf Stufe RL zu erfolgen und basierend auf dem zu erwartenden Resultat der bestehenden Guidance-Arbeitsgruppe. Entsprechend schlagen wir vor, die entsprechenden Passagen zu streichen.

⁹ — SR 151.3

die Transportunternehmung entscheidet. Gewinne aus Nebengeschäften dem regionalen Personenverkehr gutzuschreiben, ist dies ebenfalls in der Offerte separat auszuweisen.

⁴ Werden Ressourcen sowohl für bestellte Angebote als auch für Angebote für Dritte eingesetzt, so legen die Besteller mit dem Unternehmen in der Zielvereinbarung fest, welche Leistungen als Nebenerlöse und welche als Nebengeschäfte auszuweisen sind.

⁵ Das BAV legt in einer Richtlinie fest, wie die Nebenerlöse und die Nebengeschäfte auszuweisen und die Kosten zu verrechnen sind.

Art. 35 Investitionen

¹ Unternehmen können Investitionsfolgekosten in die Planrechnung einer Offerte aufnehmen, wenn die Besteller der Aufnahme dieser Kosten vor der Investition zugestimmt haben.

² Überträgt bei einer Betriebsmittelübertragung nach Artikel 32/ Absatz 2 PBG das bisherige Unternehmen das für die Finanzierung dieser Betriebsmittel aufgenommene Fremdkapital nicht mit allen Rechten und Pflichten auf das neue Unternehmen, so muss dieses dem bisherigen Unternehmen den Restbuchwert vergüten. Die Besteller vergüten dem bisherigen Unternehmen die gegenüber dem Darlehensgeber nicht abgesicherten Ausstiegskosten.

³ Bei Betriebsmitteln, die auf Eisenbahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad von unter 30 Prozent eingesetzt werden sollen, prüfen die Besteller vor der Zustimmung nach Absatz 1, ob alternative Angebote mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis möglich sind.

⁴ Bei der Prüfung berücksichtigen sie neben der Wirtschaftlichkeit insbesondere:

- a. die Anliegen nach Artikel 31a Absatz 3 PBG;
- b. die Kosten und Erlöse der Infrastruktur der betreffenden Strecken;
- c. die Auslastung der Linie während den Hauptverkehrszeiten;
- d. die Auswirkungen auf die Qualität der Erschliessung.

⁵ Die Prüfung wird spätestens nach zehn Jahren wiederholt.

⁶ Das BAV legt die Voraussetzungen und den Prozess der Zustimmung der Besteller zu Investitionen in einer Richtlinie fest.

Art. 36 Kennzahlen und systematischer Vergleich der bestellten Angebote

¹ Das BAV berechnet aufgrund der Offerten sowie der Betriebskosten- und Leistungsrechnung Kennzahlen über die einzelnen Linien.

² Es erstellt einen systematischen Vergleich der bestellten Angebote.

³ Es stellt den Kantonen und den Unternehmen die Indikatoren, Kennzahlen und Ergebnisse des systematischen Vergleichs in geeigneter Form zur Verfügung.

Kommentiert [OB19]: Die Präzisierung in Gestalt einer Richtlinie ist zielführend - sofern dies nicht zu einer Überadministration führt. D. h. es ist sicherzustellen, dass finanzieller Umfang und Charakter der Investition im Verhältnis zum Aufwand für Betriebsmittelgenehmigungen steht. Auch ist die Frage der Möglichkeit der Übertragung von Anlagen von Dritten (insb. Konzerngesellschaften oder Transportpartner) aufzunehmen.

Kommentiert [OB20]: Wir gehen davon aus, dass in "geeigneter Form" eine gewisse Aggregation enthält und keine Rückschlüsse auf linienspezifische Gegebenheiten zulässt.

Art. 37 Prüfung der Offerten

¹ Ist eine Offerte nicht befriedigend, so können die Besteller das Unternehmen zur Einreichung weiterer Offertvarianten/Offertversionen auffordern.

² Gibt es bei den Kennzahlen erhebliche, vom Unternehmen nicht hinreichend begründete Unterschiede gegenüber anderen Unternehmen mit vergleichbaren Verhältnissen, so können die Kantone eine Prüfung durch das BAV verlangen.

³ Das BAV hört für die Prüfung die beteiligten Kantone und die betroffenen Unternehmen an. Es berücksichtigt bei der Prüfung insbesondere unterschiedliche Finanzierungskosten der Investitionen. Lassen sich die abweichenden Kennzahlen nicht rechtfertigen, so fordert es das Unternehmen zu einer Anpassung der Offerte an das Niveau der Kennzahlen vergleichbarer Unternehmen auf.

Kommentiert [OB21]: Sprachliche Präzisierung

8. Abschnitt: Angebotsvereinbarungen**Art. 38** Abschluss von Angebotsvereinbarungen

¹ Nehmen die Besteller eine Offerte an, so schliessen sie mit dem Unternehmen eine Angebotsvereinbarung ab. Eine Angebotsvereinbarung kommt zustande, wenn alle Besteller die Offerte angenommen haben. Das Unternehmen teilt den Bestellern innerhalb von 14 Tagen das Zustandekommen mit.

² Die Unternehmen haben nur dann einen Rechtsanspruch auf eine Bestellung, wenn die Leistungen Gegenstand einer Zielvereinbarung nach Artikel 26 sind.

³ Die Besteller können den Abschluss einer Angebotsvereinbarung bei besonderen Fällen vom Vorliegen einer Zielvereinbarung mit verbindlich festgelegten Zielen abhängig machen.

⁴ Die für mehr als ein Jahr vereinbarten Abgeltungen des Bundes und der Kantone stehen unter dem Vorbehalt der Budgetgenehmigung. Werden die Abgeltungen in der Folge reduziert, so sind die Unternehmen berechtigt, das Angebot in Absprache mit den Bestellern entsprechend anzupassen. Falls dies zu unverhältnismässigen Angebotsanpassungen führen würde, suchen die Besteller nach alternativen Lösungen, um die Transportunternehmung schadlos zu halten.

Kommentiert [OB22]: In der Praxis treffen die Angebotsvereinbarungen immer wieder mehrere Monate nach dem Fahrplanwechsel ein und die TU produzieren gemäss Bestellung. Die meisten Kosten können dann nicht mehr kurzfristig reduziert werden. Entsprechend schlagen wir die Ergänzung im Abschnitt 4 vor.

Art. 39 Vorbehalte

¹ In begründeten Fällen können Angebotsvereinbarungen mit dem Vorbehalt versehen werden, dass der effektive Umfang der Leistungserbringung nachkalkuliert wird.

² Die Aufnahme von Vorbehalten bedarf der Zustimmung des BAV.

Art. 40 Nachverhandlungen

¹ Ergeben sich zwischen dem Abschluss der Angebotsvereinbarungen und deren Inkrafttreten wichtige neue Tatsachen, so ist eine Nachverhandlung über die Vereinbarungen durchzuführen.

² Anpassungen der Angebotsvereinbarungen nach ihrem Inkrafttreten sind nur bei Zustimmung aller Besteller möglich.

9. Abschnitt: Anteile der Kantone und des Bundes an den Abgeltungen

Art. 41 Berechnung des interkantonalen Verteilers

¹ Bedient eine Linie das Gebiet mehrerer Kantone, so legen diese für die Abgeltungen einen interkantonalen Verteilschlüssel fest.

² Können sich die Kantone nicht auf einen interkantonalen Verteilschlüssel einigen, so legt ihn das BAV fest. Dabei berücksichtigt es die Linienlänge auf Kantonsgebiet und die Verkehrsbedienung der Stationen.

³ Die Verkehrsbedienung der Stationen entspricht der Anzahl der fahrplanmässigen Abfahrten im Rahmen des von Bund und Kantonen gemeinsam finanzierten Angebots. Als Stationen gelten auch Bahnhöfe und Haltestellen. Stationen werden ganz oder teilweise einem anderen Kanton zugerechnet, wenn sie weniger als 1 Kilometer von der Kantonsgrenze entfernt sind und den Einwohnerinnen und Einwohnern dieses Kantons dienen. Die Verteilung wird auf das nächste Viertel auf- oder abgerundet.

⁴ Linienlängen werden ab Kantonsgrenze gemessen. Linienabschnitte ohne Station, die dem betreffenden Kanton dient, werden nicht mitgerechnet.

Art. 42 Berechnung der Kantonsbeteiligungen

¹ Die Kantonsbeteiligungen werden unter Berücksichtigung der strukturellen Voraussetzungen nach Artikel 30 Absatz 2 PBG mit der Formel nach Anhang 2 berechnet.

² Sie werden mindestens alle vier Jahre neu berechnet. Sie sind in Anhang 3 aufgeführt.

Art. 43 Maximale jährliche Abweichung vom Bundesanteil

Die jährliche Abweichung vom Bundesanteil nach Artikel 30 Absatz 1 PBG darf maximal 5 Prozentpunkte betragen.

2a) Kapitel: Abgeltung der ungedeckten Kosten von historischem Rollmaterial (neu)

Art 43a (neu) Abgeltung von historischem Rollmaterial

¹ Die ungedeckten Kosten für das historische Rollmaterial werden gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten.

² Die ungedeckten Kosten bestehen aus den anrechenbaren Kosten, abzüglich der Erlöse.

Kommentiert [OB23]: Der VöV ist der Ansicht, dass der Wille des Gesetzgebers bezüglich der Abgeltung von historischem Rollmaterial im vorliegenden Verordnungstext unzureichend umgesetzt wurde. Entsprechend und macht entsprechende Ergänzungsvorschläge.

³ Als anrechenbare Kosten gelten solche, die für den Erhalt und den Betrieb des historischen Rollmaterials notwendig sind.

⁴ Als Erlöse gelten sämtliche durch den Einsatz des historischen Rollmaterials erzielten Erträge bzw. die Erträge, die bei hinreichender Planung und Organisation hätten erzielt werden können, sowie gebührende Drittmittel in Form von Sponsoringbeiträgen, Gönnerbeiträgen oder vergleichbaren anderen Einnahmen abgezogen.

⁵ Die Besteller legen in der Abgeltungsvereinbarung fest, welche Fahrzeuge wie oft mal mindestens für Publikumsfahrten eingesetzt werden müssen.

⁶ Die Höhe der Abgeltung pro einzelnes Transportunternehmen beträgt in der Regel weniger als ein Prozent der vereinbarten Abgeltung nach Artikel 38, maximal jedoch 3 Prozent.

⁷ Die Abschnitte 2 sowie 6 bis 9 des Kapitels 2 dieser Verordnung kommen sinngemäss zur Anwendung, soweit sie nicht in Widerspruch zu den Bestimmungen dieses Artikels stehen.

⁸ Die Transportunternehmen können Teile der Abgeltung für historisches Rollmaterial an von ihnen beherrschte oder beauftragte Organisationen weitergeben, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern.

3. Kapitel: Angebote von nationaler Bedeutung, weitere Angebote, Angebotsverbesserungen und Tarifierleichterungen

Art. 44 Angebote von nationaler Bedeutung

¹ Die Abgeltungen an die Kosten für die Angebote und Leistungen nach Art. 28 Abs. 3 PBG werden gestützt auf schriftliche Vereinbarungen mit den Leistungserbringern ausgerichtet.

² Leistungserbringer nach Absatz 1 können Unternehmen, die Personen auf der Basis einer Konzession nach Artikel 6 PBG, einer Bewilligung nach Artikel 8 PBG oder eines Staatsvertrages befördern oder Dritte sein.

Der Bund kann allein mit einem Unternehmen eine Abgeltung für die von ihm bestellten Angebote von nationaler Bedeutung vereinbaren.

Kommentiert [OB24]: Wir sind der Ansicht, dass der Bund eine grössere Handlungsfreiheit erhalten sollte um sich an Angeboten von nationaler Bedeutung finanziell zu beteiligen. Dies z.B. im Kontext der Digitalisierung, Kooperation mit Dritten und Branchenaktivitäten.

Art. 45 Koordination

Bei der Bestellung von Angeboten ohne Beteiligung des Bundes haben die Besteller die Koordination mit dem gemeinsam von Bund und Kantonen bestellten Angebot sicherzustellen.

Art. 46 Tarifierleichterungen

Tarifierleichterungen nach Artikel 28 Absatz 4 PBG können bestellt und abgegolten werden, wenn sie geeignet sind, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die Besteller von Tarifierleichterungen entschädigen den Unternehmen die Einnahmenausfälle. Die Entschädigung umfasst insbesondere Ausfälle, die den Unternehmen im Fernverkehr durch die Anerkennung von Verbundtarifen entstehen. Das BAV regelt die Entschädigung nach Anhörung der betroffenen Kreise.

Kommentiert [OB25]: Vorgeschlagene Ergänzung gemäss Kommentar zu Art. 3 h)

Art. 47 Tarifverbünde

In Tarifverbünden können Angebote auf Linien des regionalen Personenverkehrs ohne separate Entschädigung für Einnahmenausfälle gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt und abgegolten werden, wenn:

- a. zwischen den Unternehmen eine nachfrageabhängige Einnahmenverteilung aufgrund der Personenkilometer, der Anzahl der Einsteigenden und der Fahrausweisstruktur pro Linie vereinbart wird;
- b. das Erlösniveau um höchstens 20 Prozent unter dem Erlösniveau-Standard-Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs liegt.

Kommentiert [OB26]: Wir gehen davon aus, dass für die Umsetzung dieser Anforderung in Verbünden, welche nicht über die nötigen Fahrausweisstrukturhebungen verfügen, eine angemessene Übergangsfrist vorgesehen wird.

Art. 48 Befristete Angebotserweiterungen

Befristete Angebotserweiterungen zur Bewältigung von Verkehr, der das Mass des normalen Verkehrs nach Artikel 12 PBG übersteigt, sind durch die Verursacher zu bestellen und zu bezahlen.

Kommentiert [OB27]: Gemäss dem Modell «Entschädigung Verbundpreis-Niveau» des BAV leitet sich das massgebende Mindestlerlösniveau vom sogenannten Standardlerlösniveau ab. Dieses Standardlerlösniveau entspricht jedoch nicht dem Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs, da es Durchtarifierungsverluste einberechnet, anstelle von Tarifkilometern effektive Kilometer berücksichtigt und lediglich die Preise der 2. Klasse einfließen. Wir bitten Sie daher, die Formulierung in Art. 47 Abs. 1 lit. b ARPV iso so zu korrigieren, dass das Standardlerlösniveau als Referenzwert gilt.

4. Kapitel: Finanzhilfen**1. Abschnitt: Bürgschaften****Art. 49** Grundsatz

Für die Finanzierung von Investitionen im regionalen Personenverkehr kann der Bund den Unternehmen im Rahmen der bewilligten Kredite Bürgschaften gewähren.

Art. 50 Voraussetzungen und Auflagen

¹ Bürgschaften werden für die Finanzierung von Investitionen gewährt, die abgeltungsberechtigten Leistungen dienen und deren Folgekosten nach Artikel 35 Absatz 1 in die Planrechnung einer Offerte aufgenommen werden dürfen. Über Ausnahmen entscheidet das BAV im Einvernehmen mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung.

² Der Bund kann die Gewährung der Bürgschaften von flankierenden Massnahmen im Verkehrsbereich abhängig machen.

³ Das BAV legt die Voraussetzungen und den Prozess der Gewährung von Bürgschaften in einer Richtlinie fest.

Art. 51 Zuständigkeit

Die Bürgschaften werden durch das BAV erteilt.

2. Abschnitt: Umwandlung und Sistierung der Rückzahlung von Darlehen**Art. 52** Grundsatz

Die Umwandlung oder die Sistierung der Rückzahlung von Darlehen des Bundes nach Artikel 31 Absatz 3 PBG setzt eine entsprechende Umwandlung oder Sistierung durch die Kantone voraus.

Art. 53 Voraussetzungen und Auflagen

Umwandlungen oder Sistierungen der Rückzahlung von Darlehen werden für Investitionen gewährt, die abgeltungsberechtigten Leistungen dienen und deren Folgekosten nach Artikel 35 Absatz 1 in die Planrechnung einer Offerte aufgenommen werden dürfen.

Art. 54 Antragsstellung

Die Umwandlung ist spätestens drei Monate zum Voraus beim BAV zu beantragen.

Art. 55 Umwandlungs- oder Sistierungsvereinbarung

¹ Das BAV, die beteiligten Kantone und das Unternehmen schliessen eine Vereinbarung über die Umwandlung oder Sistierung der Rückzahlung des Darlehens ab. Darin legen sie die damit verbundenen Auflagen fest.

² Bei der Umwandlung oder Sistierung von rückzahlbaren Darlehen über 10 Millionen Franken handelt das BAV im Einvernehmen mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung.

3. Abschnitt: Beiträge für Innovationen sowie für Investitionen von Seilbahnunternehmen**Art. 56** Innovationen

¹ Zur Förderung von Innovationen kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite A-Fonds-perdu-Beiträge gewähren.

² Das BAV regelt die Voraussetzungen und den Prozess der Vergabe in einer Richtlinie.

Art. 57 Investitionen von Seilbahnunternehmen

¹ Für Investitionen von Seilbahnunternehmen kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite A-Fonds-perdu-Beiträge nach Artikel 16 Absatz 3 SebG gewähren.

² Das BAV regelt die Voraussetzungen und den Prozess der Finanzierung von Investitionen abgeltungsberechtigter Seilbahnunternehmen in einer Richtlinie fest.

5. Kapitel: Rechnungslegung**1. Abschnitt: Grundsätze****Art. 58**

¹ Die Jahresrechnung des Unternehmens mit Angeboten des gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs muss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermitteln.

² Das BAV legt das für die Rechnungslegung anzuwendende Regelwerk sowie Ausnahmen in einer Richtlinie fest.

Kommentiert [OB28]: Ergänzung als Folge der Ergänzung von "Dritte" in Art. 44 Abs. 2

2. Abschnitt: Betriebskosten- und Leistungsrechnung**Art. 59**

¹ Unternehmen mit Angeboten des gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs führen mindestens für die Ist-Rechnung neben ihrer Finanzrechnung eine nach Sparten gegliederte Betriebskosten- und Leistungsrechnung.

² Bei Seilbahnunternehmen bilden regionaler Personenverkehr, Infrastruktur und Güterverkehr eine gemeinsame Sparte.

³ Die Betriebskosten- und Leistungsrechnung ist auf die Organisation und die Angebote des Unternehmens auszurichten. Das Leistungs- und das Verursacherprinzip sowie das Prinzip der Vollkostenrechnung sind einzuhalten.

⁴ Die Betriebskosten- und Leistungsrechnung ist in die gleichen Linien zu gliedern wie die Planrechnung der Offerte. In der Planrechnung und in den Linienerfolgsrechnungen muss der Detaillierungsgrad der Markterlöse, der Kosten und der Abgeltungen identisch sein. Die Gliederung richtet sich nach Anhang 1.

⁵ Unternehmen unter gemeinsamer Leitung können die Betriebskosten- und Leistungsrechnung über mehr als eine juristische Person führen.

⁶ Das BAV regelt das Führen der Betriebskosten- und Leistungsrechnung in einer Richtlinie.

⁷ Das BAV kann schweizerische Unternehmen, die eine einzige Linie betreiben, sowie ausländische Unternehmen von der Pflicht zur Führung einer Betriebskosten- und Leistungsrechnung befreien, wenn sich die ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs dieser Unternehmen einwandfrei nachweisen lassen.

Kommentiert [OB29]: Es ist sicherzustellen, dass bei integrierten Unternehmen, welche Infrastruktur, RPV, Güterverkehr, Autoverlad etc. beinhalten, Konsistenz und Konformität bezüglich den Rechnungslegungsvorgaben besteht.

Wenn im RPV bis auf wenige Ausnahmeregelungen Swiss GAP FER anzuwenden ist, was sind dann die Auswirkungen für die anderen Sparten?

3. Abschnitt: Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Art. 60 — Grundsätze

¹Die Anlagen- und Abschreibungsrechnung ist nach dem Brutto- und dem Einzelbewertungsprinzip zu erstellen.

²Sie enthält als Detailrechnung die Bilanzpositionen des materiellen Anlagevermögens.

Art. 61 — Abgrenzung zwischen der Erfolgsrechnung und der Anlagen- und Abschreibungsrechnung

¹Massnahmen, die dazu dienen, die mit dem Abschreibungssatz ausgedrückte Nutzungsdauer zu erreichen, sind als Unterhalt in der Erfolgsrechnung auszuweisen.

²Nicht aktivierbar sind direkt durch eine Investition ausgelöste einmalige Kosten, die im Finanzhandbuch des Unternehmens als solche aufgeführt sind. Sie sind im Investitionsplan separat auszuweisen.

Art. 62 — Aktivierung und Ausbuchung von Anlagen

¹Angeschaffte Anlagen sind zu Anschaffungskosten zu aktivieren. Selbst hergestellte Anlagen sind zu Herstellungskosten zu aktivieren.

²Gesamt- und Teilerneuerungen von Anlagen sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten zu aktivieren.

³Erweiterungen von Anlagen sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten zu aktivieren, wenn die Aktivierungsuntergrenze überschritten ist. Die Nutzungsdauer und der Abschreibungssatz von erweiterten Anlagen sind mit deren Inbetriebnahme neu zu bestimmen.

⁴Effektive oder hochgerechnete Anlagenwerte und Wertberichtigungen von ersetzten Teilen oder ersetzttem Material sind auszubuchen.

⁵Restbuchwerte von Anlagen sind über die Erfolgsrechnung zu verbuchen.

⁶Das Unternehmen muss eine Kostengrenze festlegen, unterhalb welcher die Anlagen nicht aktiviert werden.

Art. 63 — Abschreibungen und Wertberichtigungen

¹Das BAV legt die Bandbreiten der Abschreibungssätze für die Anlagen des regionalen Personenverkehrs in einer Richtlinie fest.

²Die Abschreibungsdauer beginnt mit der betrieblichen Nutzung und endet mit der Ausserbetriebnahme.

³Werden vor Ablauf der Nutzungsdauer einer Anlage einzelne Anlagenteile ersetzt oder erneuert, so kann die Anlage aufgrund einer Unterteilung in eine Hauptanlage und Unteranlagen aktiviert und abgeschrieben werden. Die Unterteilung der Anlage muss in der Anlagen- und Abschreibungsrechnung ersichtlich sein.

Kommentiert [OB30]: Art. 60 ff. und allgemein: Es braucht keine Vorgaben zur Rechnungslegung, welche in Swiss GAAP FER bereits geregelt sind. Ansonsten besteht das Risiko von widersprüchlichen Formulierungen, z.B. Art. 63 Abs. 4 können Beiträge in SAP nur auf aktivierte Anlage brutto verbucht werden. In den Anlagen im Bau ist diese Darstellung systemtechnisch nicht möglich. Entsprechend halten wir eine Streichung dieses Abschnitts für zielführend.

Kommentiert [OB31]: Sind nicht Teil der Anlagenrechnung sondern Teil der Erfolgsrechnung

⁴A-Fonds-perdu-Beiträge der öffentlichen Hand und von Dritten für aktivierbare Investitionen, insbesondere für Tunnel-Ausbrucharbeiten, sind so zu verbuchen, dass auf diesem Teil der Investition keine erfolgswirksamen Wertberichtigungen gemacht werden können. Dabei darf der A-Fonds-perdu-Beitrag nicht mit dem Anschaffungswert verrechnet werden.

Art. 64 ———— Veränderte Nutzungsdauer

¹Wird die Nutzungsdauer einer Anlage neu beurteilt, so ist der Restbuchwert planmässig über die neu festgelegte verbleibende Nutzungsdauer abzuschreiben.

²Erträge und Aufwendungen, einschliesslich Restbuchwerte, aus Anlagenabgängen sind in der Sparte zu verbuchen, die die Kosten der Anlage getragen hat.

4. Abschnitt: Jahresrechnung

Art. 65

¹Unternehmen mit Abgeltungen oder Finanzhilfen von Bund und Kantonen müssen dem BAV und den betreffenden Kantonen innert dreissig Tagen nach der Generalversammlung die von dieser genehmigte Jahresrechnung mit den folgenden Unterlagen zur subventionsrechtlichen Prüfung einreichen:

- a. Erklärung der Einhaltung der subventionsrechtlichen Grundsätze;
- b. Geschäftsbericht nach Artikel 958 Absatz 2 OR¹⁰; im Anhang sind alle für den Betrieb der Linien und Strecken abgeschlossenen Sach- und Haftpflichtversicherungen mit deren Deckungssummen auszuweisen; der Anhang des Geschäftsberichts einer Infrastrukturbetreiberin enthält zudem die Investitionsrechnung für die Sparte Infrastruktur;
- c. Linienerefolgsrechnung, gegliedert nach Sparten sowie den Summen der einzelnen Erlöse, Kosten und Abgeltungen pro Sparte und den Summen über alle Sparten;
- d. Abgrenzungen zur Finanzbuchhaltung pro Sparte;
- e. Indikatoren für die Berechnung der Kennzahlen;
- f. soweit nicht aus Erfolgsrechnung, Bilanz oder Anhang der Jahresrechnung ersichtlich, detaillierte Nachweise über:
 1. im Geschäftsjahr erhaltene, nach Bestellern aufgeteilte Abgeltungen nach Artikel 28 PBG oder Artikel 51 EBG,
 2. nach Geldgebern aufgeteilte Bestände von Darlehen der öffentlichen Hand oder nach Artikel 51b EBG und Artikel 58a EBG sowie nach anderen subventionsrechtlichen Grundlagen,
 3. nach Geldgebern aufgeteilte Bestände von noch nicht abgerechneten Finanzhilfen,

¹⁰ SR 220

Anhang 1

(Art. 33 Abs. 3 und 5, Art. 59 Abs. 1)

Gliederung der Planrechnung sowie der Linienerefolgsrechnung

1. Die Erlöse sind pro Linie wie folgt separat auszuweisen:
 - 1.1 Verkehrserlöse;
 - 1.2 Nebenerlöse.
2. Die Verkehrserlöse sind pro Linie nach den folgenden Fahrausweisarten zu gliedern:
 - 2.1 Pauschalfahrausweise ohne Verbundfahrausweise;
 - 2.2 Einzelfahrausweise und Streckenabonnemente ohne Verbundfahrausweise;
 - 2.3 Verbundfahrausweise je Tarifverbund;
 - 2.4 übrige Verkehrserlöse.
3. Die Nebenerlöse sind pro Linie wie folgt zu gliedern:
 - 3.1 Distributionserlöse;
 - 3.2 Transportentschädigungen;
 - 3.3 übrige Nebenerlöse.
4. Die Kosten sind pro Linie separat auszuweisen für:
 - 4.1 das Führen der Fahrzeuge;
 - 4.2 die Zugs- und Sicherheitsbegleitung;
 - 4.3 den Betrieb und die Betriebsführung;
 - 4.4 Eisenbahnfahrzeuge, unterteilt in die wesentlichen Typen von Zugskompositionen und getrennt nach:
 - 4.4.1 Betrieb und Unterhalt,
 - 4.4.2 Abschreibungen,
 - 4.4.3 Zinsen;
 - 4.5 Strassenfahrzeuge, Schiffe oder Seilbahnen unterteilt nach Fahrzeugkategorien;
 - 4.6 die Fahrzeugmiete;
 - 4.7 die Infrastruktur Strasse oder Schiffe;
 - 4.8 den Verkauf und Vertrieb;
 - 4.9 **den Trassenpreis und für die Normalspurbahn getrennt nach:**
 - 4.9.1 Trasse,
 - 4.9.2 Verschleiss oder Gewicht,
 - 4.9.3 Haltezuschlag,
 - 4.9.4 Umweltzuschlag,
 - 4.9.5 Energie,
 - 4.9.6 Deckungsbeitrag,
 - 4.9.7 Zusatzleistungen;
 - 4.10 die übrigen Kosten;
 - 4.11 die Verwaltungskosten;

Kommentiert [OB32]: Die Gliederung wurde aus der Guidance übernommen, jedoch in einem noch unvollständigen Stand. Wir verweisen an dieser Stelle auf die VöV-Stellungnahme vom 28. Juni 2022 und schlagen vor, dass die Gliederung der Plan- und Linienerefolgsrechnung vorerst nicht in die Verordnung aufgenommen wird.

Kommentiert [OB33]: Sollte die Aufzählung beibehalten werden, ist die vorgeschlagene Struktur zumindest wie folgt anzupassen. Bei der Aufteilung der Position "Trassenpreise (4.9) ist für die Schmalspurbahnen eine Vereinfachung vorzusehen. Ansonsten steht der hohe administrative Aufwand nicht im Verhältnis zum erhofften Nutzen. Hier wäre z.B. eine Prüfung alle 4 Jahre zielführender.

- 4.12 die Vorsteuerkürzung.
- 5. Die Abgeltungen sind pro Linie wie folgt separat auszuweisen:
 - 5.1 dem regionalen Personenverkehr gutgeschriebene Gewinne aus Nebengeschäften;
 - 5.2 finanzielle Beteiligung des Unternehmens an der Deckung der ungedeckten Kosten;
 - 5.3 Abgeltungen für weitere Angebote, Angebotsverbesserungen oder Tarifierleichterungen nach Artikel 28 Absatz 4 PBG.
 - 5.4 gemeinsame Abgeltungen nach Artikel 28 Absatz 1 PBG.

Anhang 2
(Art. 42 Abs. 1)

Kantonsbeteiligungen: strukturelle Voraussetzungen und Formel

1. Als strukturelle Voraussetzung nach Artikel 30 Absatz 2 PBG gilt die Bevölkerungsdichte. Die Bevölkerungsdichte entspricht dem Quotienten der Bevölkerungszahl gemäss Volkszählung und der produktiven Fläche. Der Index der Bevölkerungsdichte (IBD) wird ausgedrückt als Kehrwert der Bevölkerungsdichte eines Kantons im Verhältnis zum schweizerischen Durchschnitt.

2. Der Index der Bevölkerungsdichte wird zur Berechnung der Kantonsbeteiligung in folgende Masszahl (MSI) umgerechnet:

$$\text{MSI}(\text{IBD}) = \{600 \% - \text{IBD}\} / 600 \%$$

3. Die Kantonsbeteiligungen werden nach folgender Formel berechnet, wobei die Resultate auf ganze Prozentzahlen gerundet werden:

$$\text{Kantonsbeteiligung} = \text{MSI}(\text{IBD})^3 \times 0,541 + 0,2.$$

Anhang 3
(Art. 42 Abs. 2)

Kantonsbeteiligungen: prozentuale Anteile

Kanton	Kantonsbeteiligung (in %)
	Fahrplanjahre 2025–2028
ZH	67
BE	46
LU	53
UR	23
SZ	47
OW	27
NW	45
GL	27
ZG	63
FR	46
SO	55
BS	73
BL	62
SH	51
AR	47
AI	29
SG	52
GR	20
AG	61
TG	54
TI	42
VD	53
VS	37
NE	49
GE	71
JU	26

Anhang 4
(Art. 66)**Aufhebung und Änderung anderer Erlasse****I**

Die folgenden Erlasse werden aufgehoben:

1. Verordnung vom 11. November 2009¹¹ über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs;
2. Verordnung des UVEK vom 18. Januar 2011¹² über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen.

II

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

1. Gebührenverordnung vom 25. November 1998¹³ für den öffentlichen Verkehr

Art. 42

Aufgehoben

2. Verordnung vom 14. Oktober 2015¹⁴ über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV)

Ingress

gestützt auf die Artikel 1 Absatz 3, 6, 8, 9b, 57 Absatz 3 und 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG)¹⁵ und Artikel 35 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009¹⁶ (PBG),

¹¹ AS2009 6061; 2013 1701; 2015 4165; 2019 3581

¹² AS 2011 351; 2016 597; 2020 1653

¹³ SR 742.102

¹⁴ SR 742.120

¹⁵ SR 742.101

¹⁶ SR 745.1

Art. 2 Trennung der Sparte Infrastruktur von den übrigen Sparten: Umfang der Trennung

³ Die Sparte Infrastruktur und die übrigen Sparten des Unternehmens sind in der Anlagen- und Abschreibungsrechnung sowie in der Investitionsrechnung vollständig voneinander zu trennen oder mit Hilfe von Zwischensummen so zu gliedern, dass die Trennung ersichtlich ist.

⁴ In der Bilanz oder im Anhang der Jahresrechnung sind die Anschaffungs- und Buchwerte der Sparte Infrastruktur separat auszuweisen.

⁵ In der Erfolgsrechnung oder im Anhang der Jahresrechnung sind die Abschreibungen der Sparte Infrastruktur separat auszuweisen. Unternehmen, die keine Betriebskosten- und Leistungsrechnung führen, gliedern die Erfolgsrechnung nach den Grundsätzen von Absatz 3.

⁶ Die Anlagen- und Abschreibungsrechnung sind mindestens nach den Anlagegattungen und Hauptanlagentypen zu gliedern.

Art. 3 Sachüberschrift, Abs. 1 und Abs. 3^{bis}

Trennung der Sparte Infrastruktur von den übrigen Sparten: Spartenrechnung

¹ Betrifft nur den französischen Text

^{3bis} Führt ein Unternehmen in der Betriebskosten- und Leistungsrechnung eine Sparte Infrastruktur, so gilt Artikel 66 Absatz 3 EBG als erfüllt.

Art. 5 Abs. 1 Bst. d und Abs. 2 Bst. a

¹ Investitionen in den Substanzerhalt dienen:

- d. der Bewältigung der Nachfrageentwicklung:
 - 1. im Personenverkehr ohne zusätzliche Zugskilometer,
 - 2. im Gütertransport ohne zusätzliche Trassen;

² Investitionen in den Ausbau dienen:

- a. der Erhöhung der Kapazität:
 - 1. im Personenverkehr für zusätzliche Zugskilometer,
 - 2. im Gütertransport für zusätzliche Trassen;

Art. 22 Abs. 1 Bst. a und b

¹ Als Strecken für die Feinerschliessung, die nach Artikel 49 EBG keine Bundesleistungen erhalten, gelten Strecken:

- a. die mehrheitlich Angeboten nach Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung vom 4. November 2009¹⁷ über die Personenbeförderung oder Artikel 8 Absatz 7 der

Verordnung vom ...¹⁸ über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr dienen; oder

- b. deren Haltestellen mehrheitlich nicht mehr als 1,5 km voneinander entfernt sind und keine zusätzlichen Ortschaften ans Schienennetz anschliessen.

Art. 26 Abs. 2

² Sie vereinbaren Vergütungen, welche die vollen Kosten nach Artikel 64 EBG decken. Die Vergütungen dürfen keine kalkulatorische Verzinsung enthalten.

Art. 27 Abs. 2 Bst. c, e und f sowie Abs. 4

² Der Offerte sind insbesondere folgende Unterlagen beizulegen:

- c. die vorgeschlagenen Zielwerte für die Kennzahlen zur Leistungsmessung;
- e. *Aufgehoben*
- f. eine Aufstellung der geplanten Erlöse und Kosten;

⁴ Das BAV regelt den Detaillierungsgrad der Unterlagen. Es kann im Einzelfall eine weitergehende Gliederung verlangen oder Erleichterungen gewähren.

Art. 28 Bst. e

Die Leistungsvereinbarung nach Artikel 51 EBG enthält:

- e. die Kennzahlen und die entsprechenden Zielwerte zur Messung der Zielerreichung;

Art. 31 Abs. 2 dritter Satz

² ... Es kann im Einzelfall eine weitergehende Gliederung verlangen oder Erleichterungen gewähren.

Gliederungstitel nach Art. 37a

7b. Abschnitt: Rechnungslegung

Art. 37b Veränderte Nutzungsdauer

¹ Der Sparte Infrastruktur dürfen Abschreibungen nur bis zum Buchwert Null belastet werden.

² Wird die Nutzungsdauer einer Anlage neu beurteilt, so ist der Restbuchwert planmässig über die neu festgelegte verbleibende Nutzungsdauer abzuschreiben.

³ Erträge und Aufwendungen, einschliesslich Restbuchwerte, aus Anlagenabgängen (Veräusserungserfolge) sind in der Sparte zu verbuchen, die die Kosten der Anlage getragen hat.

¹⁸ SR 745.16

⁴ Im direkten Zusammenhang mit einer geplanten Erneuerung oder Erweiterung oder einem geplanten Ersatz vorhersehbare Veräusserungserträge der Sparte Infrastruktur sind im Investitionsplan separat aufzuführen.

Art. 37c Gliederung der Erlöse und Kosten

Das BAV gibt die Gliederung der Erlöse und Kosten für die Betriebskosten- und Leistungsrechnung sowie für die Offerte vor.

Art. 38 Abs. 2 erster Satz

² Als Investitionen in die Infrastruktur der Seilbahnunternehmen im Sinne von Artikel 16 Absatz 3 des Seilbahngesetzes vom 23. Juni 2006¹⁹ gelten 50 Prozent der Gesamtinvestition. ...

3. Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016²⁰

Art. 16 Abs. 2

² Bestellt ein Kanton ein Angebot auf dem Netz der Schmalspurbahnen, so können die Betriebsbeiträge des Bundes bis zum prozentualen Anteil der Bundesbeteiligung nach Anhang 3 der Verordnung vom ...²¹ über die Abgeltungen und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) erhöht werden.

Art. 24 Abs. 2

² Das Bestell- und Beitragsverfahren für die Ausrichtung der Betriebsbeiträge richtet sich nach den Artikeln 30–32 und 35–40 ARPV²².

4. Seilbahnverordnung vom 21. Dezember 2006²³

Art. 58 Abs. 3 Bst. b

³ Seilbahnunternehmen, die Abgeltungen nach Artikel 49 EBG²⁴ oder Beiträge nach Artikel 56 EBG erhalten, haben die Geschäftsbücher zu führen:

¹⁹ SR 743.01

²⁰ SR 742.411

²¹ SR 745.16

²² SR 745.16

²³ SR 743.011

²⁴ SR 742.101

- b. nach den Bestimmungen, die der Bundesrat gemäss Artikel 35 Absatz 3 PBG und das BAV gemäss Artikel 35 Absatz 4 PBG erlässt.

5. Verordnung vom 4. November 2009²⁵ über die Personenbeförderung

Ersatz eines Ausdrucks

Im ganzen Erlass wird «Verkehrsangebot» ersetzt durch «Angebot».

Art. 5 Erschliessungsfunktion

¹ Eine Linie hat Erschliessungsfunktion, wenn sie der Groberschliessung oder im Ortsverkehr der Feinerschliessung einer Ortschaft dient.

² Als Ortschaften gelten Siedlungsgebiete, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen:

- a. in einem Umkreis von höchstens 1,5 km Radius;
- b. in traditionellen Streusiedlungen; oder
- c. in Talschaften im Berggebiet, die von einem gemeinsamen Punkt aus erschlossen werden.

³ Der Groberschliessung dient eine Linie, die:

- a. Ortschaften untereinander oder mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs verbindet;
- b. innerhalb einer Ortschaft Siedlungsteile erschliesst, die mehr als 1,5 km von Haltestellen anderer Linien entfernt sind, die der Groberschliessung dienen.

⁴ Der Feinerschliessung dient eine Linie, wenn:

- a. die Haltestellen nicht mehr als rund 1,5 km von Haltestellen der Linien entfernt sind, die der Groberschliessung dienen; und
- b. die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind.

Art. 9 Abs. 2 erster Satz

² Als Linie gelten alle durchgehenden Fahrten von Kursen mit gleichen Anfangs- und Endpunkten, einschliesslich Verstärkungs-, Früh- und Spätkursen auf Teillinien. ...

²⁵ SR 745.11

Art. 12 Abs. 1 zweiter Satz und Abs. 4

¹ Wird das Gesuch im Rahmen einer Ausschreibung nach Artikel 32 PBG eingereicht, so richten sich die Fristen nach Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung vom ...²⁶ über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr.

⁴ Bei einer Ausschreibung nach Artikel 32 PBG müssen die Unternehmen das Gesuch zusammen mit der Ausschreibungsofferte einreichen. Das Gesuch muss die Angaben nach Anhang Ziffer I Buchstaben a, d, f, i, k, l und n sowie Anhang Ziffer II Buchstabe a enthalten. Der Bund kann vom Unternehmen mit der vorteilhaftesten Offerte nach Artikel 32g Absatz 1 PBG vor Beginn der Anhörung zusätzliche Angaben verlangen.

Art. 15 Abs. 1 und 2 Bst. d

¹ Die Konzession wird für zwölf Jahre erteilt oder erneuert.

² Sie kann insbesondere dann für eine kürzere Dauer erteilt oder erneuert werden, wenn:

- d. dies der Harmonisierung der Konzessionsdauern mehrerer bestellter Angebote eines Unternehmens dient.

*Art. 19**Bisheriger Art. 20**Art. 20**Bisheriger Art. 19**Art. 23* Amtliche Bezeichnungen

Das BAV legt nach Rücksprache mit dem Unternehmen dessen amtliche Bezeichnung und Initialen sowie die Liniennummern und Linienbezeichnungen fest. Diese Festlegungen sind für Fahrplan- und Tarifpublikationen verbindlich.

Art. 41 Abs. 1 erster Satz

¹ Im Strassenverkehr ist bei grenzüberschreitenden Pendelfahrten mit Unterbringung und Rundfahrten nach Artikel 39 Buchstaben f und g ein Fahrtenblatt mit der zugehörigen Übersetzungssammlung mitzuführen. ...

Art. 42 Abs. 4

⁴ Die Kantone sorgen für geeignete Haltestellen und deren Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

²⁶ SR 745.16

Art. 55b Abs. 3

³ Die Unternehmen müssen gemeinsam einen Branchenstandard zur Informationspflicht erarbeiten und diesen dem BAV zur Genehmigung unterbreiten.

Art. 56 Abs. 3

³ Im übrigen konzessionierten Verkehr müssen die Unternehmen direkten Verkehr anbieten, wenn der Nutzen für die Reisenden gegenüber dem wirtschaftlichen Aufwand der Unternehmen überwiegt.

Art. 56a Gemeinsame Vertriebsinfrastruktur
(Art. 17a PBG)

¹ Die Unternehmen nach Artikel 17a Absatz 1 PBG betreiben gemeinsam die für die Erbringung von Reservations-, Verkaufs-, Abrechnungs- und Einnahmeverteilungsleistungen sowie für Kontrollfunktionen erforderlichen Systeme (Vertriebsinfrastruktur) und entwickeln diese bedürfnisgerecht weiter.

² Unternehmen, die den direkten Verkehr nach Artikel 16 PBG anbieten, müssen sich der Vertriebsinfrastruktur anschließen. Weiteren konzessionierten Unternehmen sowie Unternehmen mit einer Bewilligung nach Artikel 7 oder 8 PBG ist der Anschluss zu diskriminierungsfreien Bedingungen zu gewähren.

³ Die Vertriebsinfrastruktur umfasst mindestens das Fahrausweissortiment des direkten Verkehrs nach Artikel 16 Absatz 1 PBG.

⁴ Zu den für den Vertrieb erforderlichen Sach- und Personendaten gehören insbesondere Fahrausweissortimente, Tarife, Kundendaten, beanspruchte Leistungen der Kunden sowie Kontrolldaten.

Art. 62a Mitnahme von Fahrrädern im internationalen Eisenbahnverkehr
(Art. 23a PBG)

Die Bestimmungen über die Mitnahme von Fahrrädern im grenzüberschreitenden Eisenbahn-Personenfernverkehr richten sich nach Artikel 6 der Verordnung (EU) 2021/782²⁷.

Art. 79 Abs. 1 Bst. f

¹ Zum Zweck der Verkehrsplanung kann das BAV von den Unternehmen folgende Daten zu den Linien, Linienabschnitten und Gebieten verlangen:

- f. räumliche Verteilung der Fahrausweise.

²⁷ [Verordnung \(EU\) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr \(Neufassung\), ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1.](#)

Art. 79a Datenbearbeitung durch Unternehmen
(Art. 54, 20, 20a PBG)

¹ Unternehmen dürfen folgende Personendaten von Reisenden mit einem persönlichen Fahrausweis zur Sicherung der Einnahme des Fahrpreises oder von Reisenden zur ~~Sicherung des Zuschlags nach Artikel 20 PBG~~ Missbrauchsbekämpfung bearbeiten, insbesondere:

- a. ~~a.~~ Name;
- a-b. ~~b.~~ Vorname;
- c. ~~b.~~ Geburtsdatum;
- b-d. ~~d.~~ Geburts- oder Heimatort;
- e. ~~e.~~ Wohnadresse;
- e-f. ~~f.~~ die zur Identifizierung notwendigen Daten aus den vorgelegten Dokumenten;
- g. ~~d.~~ E-Mail-Adresse;
- d-h. ~~h.~~ Telefonnummer
- e-i. ~~e.~~ Mobiltelefonnummer;
- j. ~~f.~~ Zahlungsmittel;
- f-k. ~~k.~~ Fahrausweis-Kontrollprotokolle.

² Folgende besonders schützenswerte Personendaten dürfen bearbeitet werden:

- ~~a. maschinenlesbare Fotos zur Identifizierung von Reisenden mit einem persönlichen Fahrausweis;~~
- ~~b. Daten zur Ortung der Ein- und Ausstiegsstationen von Reisenden mit einem persönlichen Fahrausweis für die Berechnung des Fahrpreises;~~
- ~~c. rechtskräftige Urteile über verwaltungs- und strafrechtliche Verfolgungen oder Sanktionen betreffend das Reisen ohne gültigen Fahrausweis zu den in Artikel 20a PBG genannten Zwecken.~~

³ Die Daten zu den Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden, anhand welcher der Fahrpreis ermittelt und in Rechnung gestellt wird, dürfen allen Unternehmen bekanntgegeben werden, die Anspruch auf Beteiligung an den Einnahmen haben. Sie dürfen ein Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den gesetzlichen Auftrag der Einnahmenverteilung innerhalb des direkten Verkehrs gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG sicherzustellen.

⁴ Personendaten dürfen nur anonymisiert zur Verbesserung der Vertriebsinfrastruktur verwendet werden. Die Unternehmen dürfen Personendaten für nicht personenbezogene Zwecke, insbesondere für Forschung, Planung oder Statistik gemäss den Vorgaben von Art. 39 Abs. 1 DSGVO bearbeiten.

⁵ Auf Unternehmen mit einer Konzession oder Bewilligung findet Art. 4 Abs. 1 DSGVO Anwendung.

Begründung der beantragten Anpassungen an Art. 79a VPB:

Zu Abs. 1: Es ist aus unserer Sicht nicht zielführend und auch kaum möglich, die zur Bearbeitung zugelassenen Datenkategorien abschliessend aufzulisten. Allenfalls wäre es zielführender, stattdessen die *erlaubten Zwecke* der Bearbeitung festzulegen. Es muss den TU erlaubt sein, auch zukünftige Technologien und gegebenenfalls entsprechende neu anfallende Datenkategorien, die für die Erfüllung des Zwecks gemäss Art. 79a Abs. 1 VPB benötigt werden, nutzen zu dürfen. Es ist dementsprechend zumindest auf eine *abschliessende* Aufzählung der Daten zu verzichten. Wir sind der Meinung, dass der Zweck der Missbrauchsbekämpfung aus Abs. 1 explizit hervorgehen sollte. Zudem müsste in jedem Fall die Kongruenz zwischen dem neuen Art. 79a Abs. 1 VPB und den Regelungen betreffend Datenbearbeitung zur Missbrauchsbekämpfung in Art. 20 und 20a PBG i.V.m. Art. 58a und 58b VPB sichergestellt sein. Vgl. insbesondere die bestehende Aufzählung in Art. 58a Abs. 1 VPB: *«In Informationssystemen über Reisende ohne gültigen Fahrausweis können zur Identifizierung dieser Reisenden deren Name, Vorname, Geburtsdatum, Heimat- oder Geburtsort, Adresse sowie die zur Identifizierung notwendigen Daten aus den vorgelegten Dokumenten bearbeitet werden.»* Falls eine Auflistung von Personendatenkategorien als notwendig erachtet wird, sind unserer Auffassung nach die **oben ergänzten Kategorien explizit in den Absatz aufzunehmen**. Zudem ist die **Aufzählung für nicht explizit aufgeführte, aber für dieselben Zwecke ebenfalls benötigte Kategorien durch die Ergänzung von «insbesondere» zu öffnen**. Wir beantragen, den Verordnungstext entsprechend anzupassen.

Zu Abs. 2: Aus unserer Sicht schafft der Abs. 2 in der vorliegenden Form keine Konkretisierung hinsichtlich der Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten, sondern führt eher zur Unklarheiten.

Zu Abs. 2 lit. a: Maschinenlesbare Fotos sind keine besonders schützenswerten Personendaten gemäss der abschliessenden Aufzählung in Art. 5 lit. c DSGVO. Die Auslegung des Begriffs der besonders schützenswerten Personendaten muss stets mit Blick auf den Schutzzweck der entsprechenden Vorschriften und den Schutzbedarf der betreffenden Daten erfolgen (vgl. im Sinne eines Beispiels die Ziffer 5.3.2 des Schlussberichts des EDÖB i.S. PostFinance: <https://datenrecht.ch/wp-content/uploads/2015/07/SchlussberichtPostFinance.pdf>). Gemäss unserem Verständnis stellt ein Foto – sowohl gemäss DSGVO als auch gemäss DSGVO – nur dann ein besonders schützenswertes Personendatum dar, wenn sein Gegenstand den entsprechenden Schutz ausdrücklich verlangt (z.B. Foto einer Person, die dabei als Straftäter bezeichnet wird, Foto eines erkennbaren Patienten durch den Arzt bei der Anamnese oder Auswertung von Fotos nach der ethnischen Herkunft der Abgebildeten). Generell jedes Foto als besonders schützenswertes Personendatum zu qualifizieren widerspricht sowohl dem europäischen als auch dem Schweizer Recht sowie der herrschenden Lehre, eine solche Bestimmung ist überschüssend. Wir beantragen die Streichung dieser Litera.

Zu Abs. 2 lit. b: Ebenso handelt es sich auch bei den Daten zur Ortung der Ein- und Ausstiegsstationen nicht um besonders schützenswerten Personendaten. Diese werden in Art. 5 lit. c DSGVO abschliessend aufgezählt, von einer Erweiterung der Kategorien

auf Verordnungsstufe ist daher abzusehen. Die TU haben über den neuen Art. 54 Abs. 2 lit. a PBG bereits eine gesetzliche Grundlage für ein Profiling mit (und somit die Ortung von) Ein- und Ausstiegstationen um den Fahrpreis zu ermitteln und in Rechnung zu stellen. Wir beantragen die Streichung dieser Litera.

Zu Abs. 2 lit. c: Über Art. 20a Abs. 1 lit. c und e PBG verfügen die TU bereits über die gesetzliche Grundlage, um Strafanträge zu stellen, damit Beteiligte der entsprechenden Strafverfahren zu werden und Einsicht in den Verlauf der Verfahren zu erhalten. Sämtliche damit zusammenhängenden und dabei anfallenden Daten können in den entsprechenden Informationssystemen gemäss Art. 20a PBG geführt werden. Unseres Erachtens ist daher eine explizite Erlaubnis für die Bearbeitung von rechtskräftigen Urteilen betreffend eine verwaltungs- oder strafrechtliche Verfolgung in der Verordnung nicht zwingend notwendig. Wir beantragen die Streichung dieser Litera.

Zu Abs. 3: Der im Entwurf vorgesehene Absatz entspricht nicht dem von der Branche (insbesondere mit Stellungnahme vom 27. Oktober 2022) geäusserten Bedürfnis nach Konkretisierung in Bezug zu der Verwendung von Ein- und Ausstiegstationen für die Einnahmenverteilung im direkten Verkehr. Es geht uns weniger darum, dass den TU die Daten bekannt gegeben werden, für die sie Anspruch auf Beteiligung haben, als dass für die Reiseerhebungen im Rahmen der Einnahmenverteilung durch die Branche auch digitale Erhebungsmethoden insbesondere mithilfe von Profiling inkl. Erhebung der Ein- und Ausstiegstationen verwendet werden können, um weiterhin eine faire und scharfe Verteilung der Einnahmen auch bei Pauschalfahrausweisen (wie z.B. dem Generalabonnement) sicherstellen zu können. Gemäss Art. 54 Abs. 2 lit. a PBG können die Unternehmen Profiling mit Ein- und Ausstiegstationen der Reisenden durchführen, um den Fahrpreis zu ermitteln und in Rechnung zu stellen. In der Verordnung sollte deshalb eine Bestimmung aufgenommen werden, dass die Unternehmen auch ein Profiling mit Ein- und Ausstiegstationen der Reisenden durchführen können, um die (digitale) **Einnahmeverteilung** (insbesondere der Pauschalfahrausweise) gemäss gesetzlichem Auftrag (vgl. Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG) sicherzustellen. Wir beantragen, den Verordnungstext entsprechend anzupassen.

Zu Abs. 4: Die den Zweck auf die Verbesserung der Vertriebsinfrastruktur einschränkende Formulierung greift aus unserer Sicht zu kurz. Die TU sollen Personendaten für nicht personenbezogene Zwecke auch für weitere Ziele (insbesondere zur Planung von Angebot und Tarif) bearbeiten dürfen. Es soll daher lediglich auf Art. 39 Abs. 1 DSG verwiesen werden, damit der entsprechende Artikel zweifelsfrei angewendet werden kann. Ein konkretes Beispiel dafür wäre, dass anonymisierte Fahrausweisdaten und Informationen über verwendete Ticketarten zum Zweck der Fahrausweisstrukturserhebung bearbeitet werden dürfen. Wir beantragen, den Verordnungstext entsprechend anzupassen.

Es sei die Bemerkung erlaubt, dass es durchaus zweckmässig wäre, wenn zukünftig für Erhebungen zu weiteren Zwecken nachträglich anonymisierte Daten (auch aus Profiling) verwendet werden könnten. Insbesondere trifft dies unseres Erachtens auf die Mobilitätsenerhebungen durch das Bundesamt für Statistik (BFS) zu, welche heute separat von den Datenauswertungen der Unternehmen durchgeführt werden. Durch

die Anwendung neuer Erhebungsmethoden sowie die Nutzung derselben Datenquellen zu den verschiedenen Zwecken könnte dabei wohl einiger Aufwand eingespart werden. Wir nehmen an, dass dieses Thema gegebenenfalls direkt mit dem BFS aufgenommen würde.

Zum neu einzufügenden Abs. 5: Unseres Erachtens bedarf es eines neuen Abs. 5 mit einer Regelung, dass die TU betreffend Protokollierungspflicht wie private Verantwortliche gemäss Art. 4 Abs. 1 DSV behandelt werden. Für Bundesorgane (und also solche werden datenschutzrechtlich nun auch die Unternehmen und alle von diesen hinzugezogenen Auftragsdatenbearbeiter qualifiziert) gilt gemäss Art. 54 PBG i.V.m. Art. 4 Abs. 2 DSV eine ausgedehnte Protokollierungspflicht. Verlangt wird die ausnahmslose Protokollierung sämtlicher Datenbearbeitungsvorgänge (inkl. Lesezugriffen) betreffend Personendaten. Diese strengen Vorgaben wurden in der Europäischen Union ursprünglich nur für den Strafrechtsbereich statuiert. Die Ausweitung dieser strengen Vorgaben aus dem Strafrechtsbereich auf das Massengeschäft der TU ist überschüssig und unverhältnismässig, eine korrekte Umsetzung für alle Bearbeitungen wäre mit hohen IT-Kosten und einem grossen Ressourcenaufwand (für Personal, neue Prozesse etc.) verbunden. Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung von August 2023 anerkennt, dass durch die umfassende Protokollierungspflicht im Massengeschäft eine Unmenge an Daten anfällt, die gespeichert und verwaltet werden müssen. Dies ist in unverhältnismässigem Umfang kostenintensiv und ressourcenaufwändig, daran mag auch das Vorhandensein einer Übergangsbestimmung letztlich nichts zu ändern.

Die Protokollierungspflicht ist im 1. Abschnitt der DSV zur Datensicherheit statuiert. Bei der Datensicherheit wird grundsätzlich der risikobasierte Ansatz verfolgt (vgl. Art. 8 Abs. 1 DSGVO). Risiko und angemessene Massnahme müssen in einem entsprechenden Verhältnis stehen, je grösser das Risiko, desto umfassender die verhältnismässige Massnahme. Durch die ausnahmslose umfassende Protokollierungspflicht wird der risikobasierte Ansatz jedoch ausser Acht gelassen. Insbesondere für einfachste Lesezugriffe auf nicht besonders schützenswerte Personendaten ist die Protokollierung unverhältnismässig. Wir halten daher für die TU die Anwendung der Bestimmung für Private gemäss Art. 4 Abs. 1 DSV für zielführend, welche den risikobasierten Ansatz umsetzt. Die Datensicherheit für besonders schützenswerte Personendaten sowie stark risikobehaftete Bearbeitungsvorgänge bliebe gewahrt, da unserer Ansicht nach beispielsweise Daten zu Reisen ohne oder nur mit teiltägigem Fahrausweis sowie im Zusammenhang mit Straf- und Verwaltungsverfahren oder Gesundheitsdaten unstrittig von der Protokollierungspflicht erfasst werden. Zugriffe auf und Bearbeitungen der sensibelsten Informationen würden protokolliert und die TU könnten ihre Ressourcen für Datenschutzmassnahmen zielgerichtet einsetzen.

Die umfassende Protokollierungspflicht für TU läuft unseres Erachtens den Grundsätzen des Datenschutzes (insbesondere der Datensparsamkeit) zuwider und führt zu widersprüchlichen Konstellationen. So sind die TU z.B. gehalten, die bei der Kontrolle der SwissPass-Karte anfallenden Daten unverzüglich zu löschen. Der dabei protokollierte Vorgang allerdings müsste dem Wortlaut des Gesetzes entsprechend mindestens ein Jahr gespeichert werden. Dies stünde wiederum im Widerspruch zu neuem

Art. 54 Abs. 4 PBG, da durch diese Protokollierung das anonyme Reisen (z.B. mit dem GA) nicht mehr gewährleistet werden könnte.

Die Pflicht zur Protokollierung aller computergestützten Datenbearbeitungen – inkl. einfacher Lesezugriffe – und entsprechende Speicherung aller Datenbearbeitungsvorgänge Kosten trifft alle TU, welche Personendaten (egal welcher Kategorie) bearbeiten. Insbesondere müsste jede einzelne mit einer App unterstützte Billettkontrolle erfasst und gespeichert werden. Dies ist einerseits mit einmaligen Implementationskosten, andererseits aber auch mit hohen Betriebskosten verbunden. Alleine für täglich ca. 400'000 Ticketverkäufe ergibt dies bei je etwa zwei bis drei Lesezugriffen auf die Kundendaten (die nötig sind, damit *ein* Online-Ticket überhaupt ausgestellt werden kann) über eine Million protokollierungspflichtige Vorgänge pro Tag.

Wir haben in der Branche eine Umfrage durchgeführt, mit welchen Zusatzkosten die Unternehmen für die umfassende Umsetzung der Protokollierungspflicht rechnen. Eine Erstellung einer flächendeckenden Schätzung ist schwierig, jedoch rechnen wir nur bereits für BLS, ZVV, Thurbo und AVA mit 7.14 Millionen CHF an einmaligen Investitionskosten sowie jährlich wiederkehrende Kosten von 1.15 Millionen CHF. Die SBB alleine rechnet mit jährlich wiederkehrenden Mehrkosten in der Grössenordnung von 13 Millionen CHF. Es handelt sich dabei um Schätzungen mit einer entsprechenden Fehlerquote, erstellt aufgrund des derzeitigen Kenntnisstandes. Die Mehrkosten bleiben nicht zuletzt deshalb schwer abschätzbar, weil gewisse IT-Anbieter Lösungen mit vollständiger Protokollierung nicht regulär für ihre Produkte anbieten. Es ist mit erheblichen Kosten für Software-Neuentwicklungen zu rechnen.

Vor dem Hintergrund des ursprünglichen Zwecks der Protokollierungspflicht ist zu beachten, dass dieser ursprünglich in der Möglichkeit der Auswertung der entsprechenden Daten durch Strafverfolgungsbehörden bestand. Das bedeutet, dass die protokollierten Daten nicht nur gespeichert, sondern auch praktisch verwaltet werden müssen, damit Analysen durchgeführt werden und z.B. unberechtigte Zugriffe frühzeitig erkannt werden können. Um die protokollierte Datenflut tatsächlich in diesem Sinne nutzen zu können und z.B. Mustererkennungen bei Vorfällen durchführen zu können, werden leistungsfähige Analysetools sowie zusätzliches Personal, neue Prozesse sowie Schulungen notwendig. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass dieser ursprüngliche Zweck der Zusammenarbeit mit den Strafbehörden beim Grossteil der Daten, welche im Bereich des öV von der Protokollierung betroffen wären (nämlich den Daten über das Reiseverhalten der Kundinnen und Kunden) wenig Sinn ergibt.

Wie bereits erwähnt umfasst die Protokollierungspflicht auch die Bearbeitung durch Auftragsbearbeiter. Die TU sind gemäss Art. 4 Abs. 2 DSV i.V.m. Art. 9 DSG dafür verantwortlich, diese Pflicht ihren jeweiligen Auftragsbearbeitern zu überbinden. Dies stellt die öV-Branche, welche in direktem Kundenkontakt steht und einen modernen, digitalen Service anbieten möchte, vor grosse Herausforderungen, um die Protokollierung mit den diversen Applikationsherstellern umzusetzen. Da dies im europäischen Raum der Best Practice und den Vorgaben der DSGVO entspricht, bieten Auftragsdatenbearbeiter umfassenden Protokollierungen bisher grundsätzlich *nur für*

besonders schützenswerte Personendaten an. Eine umfassende Protokollierung sämtlicher Personendatenbearbeitungen wird unseres Wissens schlichtweg von keiner anderen Gesetzgebung verlangt. Dementsprechend sind solche zusätzlichen Anforderungen der TU bei ihren Lieferanten, die sonst von keinem anderen Kunden verlangt werden, mit hohen Kosten verbunden, oder Lieferanten werden solche Services gar nicht anbieten.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Wettbewerbskommission WEKO
Commission de la concurrence COMCO
Commissione della concorrenza COMCO
Competition Commission COMCO

CH-3003 Bern, WEKO

Per E-Mail (PDF- und Word-Version)

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch
Unser Zeichen: 041.1-00072/mud
Bern, 07.11.2023

**041.1-00072: Vernehmlassung Verordnungsänderungen zur Revision des PBG und
Totalrevision der ARPV**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) und bringen gerne die nachfolgenden Bemerkungen an.

Die Wettbewerbskommission (WEKO) nimmt in Vernehmlassungsverfahren Stellung zu Entwürfen von rechtsetzenden Erlassen des Bundes, die den Wettbewerb beschränken oder auf andere Weise beeinflussen (Art. 46 Abs. 2 des Bundesgesetzes über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen, KG; SR 251). Ihren gesetzesmässigen Auftrag wahrnehmend beschränkt sich die WEKO vorliegend auf eine Stellungnahme zu den aus wettbewerblicher Sicht relevanten Punkten. Bei der Beurteilung von Gesetzes- oder Verordnungsentwürfen orientiert sich die WEKO am Grundsatz, dass Regulierungen generell wettbewerbsneutral auszugestalten sind. Dies bedeutet, dass Staatseingriffe nicht ohne zwingende Erfordernisse Marktteilnehmer bevorzugen oder benachteiligen sollten.

Zu Art. 56a E-PBV – Gemeinsame Vertriebsinfrastruktur

In der Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes PBG vom 4. Juni 2021 ist festgehalten, dass beim Ticketvertrieb das Kartellgesetz anwendbar ist und der Vertrieb von öV-Tickets grundsätzlich diskriminierungsfrei auch Dritten offenstehen muss. Die öV-Branche erlasse für den Zugang von Dritten zum öV-Vertrieb ein Reglement, das vom BAV genehmigt werden müsse. Das BAV höre dazu zur Erhöhung der Rechtssicherheit vorgängig

Wettbewerbskommission
Hallwylstrasse 4, CH-3003 Bern
Tel. +41 58 462 20 40, Fax +41 58 462 20 53
weko@weko.admin.ch
www.weko.admin.ch

die Wettbewerbsbehörden zur Konformität des Reglements mit dem KG an und berücksichtige ihre Stellungnahme beim Entscheid.¹

Die Statuierung der gemeinsamen öV-Vertriebsinfrastruktur wird im PBG mit Art. 17a vorgenommen. Auf Verordnungsstufe werden unter Art. 56a E-PBV die Regelungen zur Vertriebsinfrastruktur festgehalten und weitere Präzisierungen vorgenommen. Beispielsweise legt Absatz 3 fest, dass die Vertriebsinfrastruktur mindestens das Fahrausweissortiment des direkten Verkehrs nach Art. 16 Abs. PBG umfasse. Im Erläuternden Bericht wird dazu festgehalten, dass damit sichergestellt werde, dass die wichtigsten Fahrausweise landesweit von den an NOVA angeschlossenen Verkaufsstellen vertrieben werden können.

Bereits im Rahmen der Revision des PBG und der Vorlage zur Förderung multimodaler Mobilitätsdienstleistungen haben die Wettbewerbsbehörden im Zusammenhang mit der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur der öV-Branche und den Zugangsbedingungen für Dritte auf das hohe Potenzial für sowohl horizontale als auch vertikale Wettbewerbsabreden gemäss Art. 5 KG sowie die Möglichkeit eines Missbrauchs einer markbeherrschenden Stellung gemäss Art. 7 KG hingewiesen. Laufende Verfahren und Entscheide in Europa wie zuletzt der Entscheid des Bundeskartellamts gegen die Deutsche Bahn AG und deren Verhaltensweisen und Vertragsklauseln gegenüber Mobilitätsplattformen zeigen die hohe Relevanz eines diskriminierungsfreien Zugangs für Dritte.² Zudem wird in der neuen Passagierrechte-Verordnung der EU den Mitgliedstaaten empfohlen, besonders darauf zu achten, dass es im Rahmen des Zugriffs auf Online-Schnittstellen oder des Fahrkartenkaufs zu keiner Diskriminierung kommt.³

Vor diesem Hintergrund betont die WEKO die Wichtigkeit des diskriminierungsfreien Zugangs zur gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur der öV-Branche für Mobilitätsvermittler bzw. Dritte. Aktuelle Entscheide zeigen, dass hierbei insbesondere auf potenzielle Behinderungen im Zusammenhang mit der Provisionshöhe für den Ticketvertrieb (bzw. für die Buchungs- und Zahlungsabwicklung), beim Zugang zu Prognosedaten des Schienenpersonenverkehrs (Daten über Verspätungen, Fahrtverlauf, Zugausfälle oder Gleiswechsel) sowie durch andere potenziell wettbewerbswidrige Vertragsklauseln geachtet werden muss.⁴ Eine Diskriminierung kann auch vorliegen, falls nur ein Teil der Sortimente der öV-Unternehmen für den Verkauf durch Dritte zugänglich ist.⁵ Letzterem scheint zumindest teilweise Rechnung getragen worden zu sein, indem gemäss Art. 56a Abs. 3 E-PBV die Vertriebsinfrastruktur mindestens das Fahrausweissortiment des direkten Verkehrs nach Artikel 16 Absatz 1 PBG umfassen solle.

Die WEKO beantragt, dass in Anlehnung an den Botschaftstext zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 4. Juni 2021 die Ausführungen im Erläuternden Bericht zu Artikel 17a PBG folgendermassen zu ergänzen sind, und, zur besseren Lesbarkeit, beispielsweise vor den Ausführungen zu Absatz 1 bis 4 von Artikel 56a E-PBV zusammenzulegen sind:

«Mit Artikel 17a PBG wird die Statuierung einer gemeinsamen öV-Vertriebsinfrastruktur vorgenommen, über welche der Vertrieb von Angeboten des öV abgewickelt wird. Beim Ticketvertrieb ist das Kartellgesetz anwendbar. Das bedeutet, dass der Vertrieb von öV-Tickets

¹ Vgl. BBl 2021 1485.

² Vgl. Entscheid des Bundeskartellamts gegen die Deutsche Bahn AG vom 26.6.2023 (B9-144/19). Ein ähnlich gelagertes Verfahren führt aktuell die [EU-Kommission](#) gegen das spanische Bahnunternehmen Renfe wegen möglicher wettbewerbswidriger Praktiken beim Online-Ticketvertrieb in Spanien (AT.40735).

³ Vgl. Passagierrechte-Verordnung der EU 2021/782, S. 3 (15).

⁴ Vgl. [Pressemitteilung des Bundeskartellamts](#) vom 20.4.2022.

⁵ Vgl. beispielsweise den entsprechenden Antrag in Stellungnahme WEKO vom 11.3.2019 Multimodale Mobilitätsdienstleistungen, Antwort auf 3.2 Zugang zum öV-Vertrieb/Vertriebsinfrastruktur.

grundsätzlich diskriminierungsfrei auch Dritten offenstehen muss. Artikel 17a Absatz 4 PBG bestimmt, dass die TU diskriminierungsfreie Bedingungen für die Nutzung der Vertriebsinfrastruktur durch Dritte regeln.»

Gemäss Art. 32 Abs. 3 E-ARPV können Besteller von den Unternehmen verlangen, allgemeine Kosten wie für den Verkauf und Vertrieb separat auszuweisen. Im Erläuternden Bericht sind als weitere Beispiele Sicherheitsdienste oder Projekte erwähnt, für welche die Besteller eine separate Ausweisung der Kosten verlangen können (vgl. Erläuternder Bericht, S. 20). Laut Anhang 1 der ARPV zur Gliederung der Planrechnung sowie der Linienerefolgsrechnung sind die Kosten für den Verkauf und Vertrieb jedoch ohnehin separat pro Linie auszuweisen (Punkt 4.8). Im Zusammenhang mit der Gewährung eines nichtdiskriminierenden Zugangs beim Vertrieb für Dritte ist aus Sicht der WEKO eine verbindliche Vorgabe, dass allgemeine Kosten für den Verkauf und Vertrieb separat ausgewiesen müssen, von grosser Wichtigkeit.

Vor diesem Hintergrund beantragt die WEKO Art. 32 Abs. 3 E-ARPV folgendermassen anzupassen:

«Um allgemeine Kosten wie für den Verkauf und Vertrieb Sicherheitsdienste als eigenständiges Angebot abzugelten, können die Besteller von den Unternehmen verlangen, solche Kosten separat auszuweisen.»

Zur Einführung eines nationalen Benchmarks bzw. zu Abschnitt 7 der ARPV – Offerten

Die WEKO begrüsst grundsätzlich die Einführung eines nationalen Benchmarks zu den finanziellen Kennzahlen der bestellten Angebote der Transportunternehmen im RPV. Gemäss dem Erläuternden Bericht soll damit mehr Transparenz ermöglicht werden und Anreize für mehr Effizienz geschaffen werden. Es ist zudem zu begrüssen, dass die Indikatoren, Kennzahlen und Ergebnisse des systematischen Vergleichs den Kantonen bzw. den Bestellern zur Verfügung gestellt werden (vgl. Erläuternder Bericht, S. 3 f. und Art. 36, S. 21 f.). Gleichzeitig ist allerdings auch auf die wettbewerbsfeindlichen Auswirkungen von Benchmarking hinzuweisen: Benchmarking-Analysen führen naturgemäss (zwischen den Unternehmen) zu einer Erhöhung der Transparenz auf dem Markt, was die gegenseitige Abstimmung von unzulässigen Verhaltensweisen erleichtert.⁶ Diesem Umstand ist vorliegend besondere Beachtung zu schenken, weil eine Veröffentlichung der Ergebnisse aus dem Kennzahlensystem vorgesehen ist.

Die Ausgestaltung von Benchmarking bzw. des Kennzahlensystems und dessen Ergebnisse kann die Bildung von Abreden und abgestimmten Verhalten massgeblich beeinflussen. Zur Ausgestaltung des Kennzahlensystems und der Verfügbarmachung der Ergebnisse sind den Unterlagen soweit ersichtlich keine weiteren Informationen zu entnehmen. Gemäss Art. 36 Abs. 3 ARPV stellt das BAV den Kantonen und den Transportunternehmen die Indikatoren, Kennzahlen und Ergebnisse des systematischen Vergleichs in geeigneter Form zur Verfügung. Hierzu legt die WEKO nahe, die Form, mit der die Informationen zur Verfügung gestellt werden, sorgfältig unter Berücksichtigung der verschiedenen abredebegünstigenden Faktoren⁷ zu gestalten und zu wählen.

In Bezug auf die abredebegünstigenden Faktoren ist als Grundsatz zu fordern, dass der mit dem Benchmarking einhergehende Informationsaustausch auf das für die Erreichung der ei-

⁶ Vgl. Stellungnahme WEKO vom 2.7.2019 Reform regionaler Personenverkehr, Ziff. 8 und Stellungnahme WEKO vom 21.2.2023 Weiterentwicklung Rahmenbedingungen Güterverkehr, Ziff. A.4.9.

⁷ Vgl. für die verschiedenen Faktoren Ziff. 8 der Stellungnahme WEKO vom 2.7.2019 Reform regionaler Personenverkehr.

gentlichen Benchmarking-Ziele zwingend Erforderliche und damit das Nötigste zu reduzieren ist. Als wichtige zu beachtende Faktoren erachtet die WEKO den Inhalt, das Aggregationsniveau, die Aktualität und die Frequenz/Häufigkeit der ausgetauschten Informationen sowie der Homogenitätsgrad der in Frage stehenden Produkte und Dienstleistungen und die Marktstruktur.⁸ Schliesslich ist darauf zu achten, dass die Informationen gegenüber allen Marktteilnehmerinnen erfolgt, dass also ein möglichst einheitlicher Zugang zu den Informationen geschaffen werden. Dies scheint vorliegend mit dem Zugang der Kantone bzw. Besteller berücksichtigt worden zu sein.

Im Rahmen der Prüfung der Offerten fordert das BAV gemäss Art. 37 Abs. 3 E-ARPV bei abweichenden Kennzahlen, welche sich nicht rechtfertigen lassen, das Unternehmen zu einer Anpassung der Offerte *an das Niveau der Kennzahlen vergleichbarer Unternehmen* auf. Aus Sicht der WEKO besteht bei einer solchen Formulierung ein erhöhtes Risiko, dass sich Unternehmen im Rahmen der Ausschreibung mit anderen Transportunternehmen hinsichtlich der Kennzahlen austauschen. In diesem Zusammenhang ist aus kartellrechtlicher Sicht auf das Risiko von einer gegenseitigen Abstimmung von unzulässigen Verhaltensweisen hinzuweisen. Eine entsprechende Anpassung der Formulierung ist deshalb angezeigt.

Die WEKO beantragt bei Art. 37 Abs. 3 E-ARPV folgende Streichung:

«... Lassen sich die abweichenden Kennzahlen nicht rechtfertigen, so fordert es das Unternehmen zu einer Anpassung der Offerte ~~an das Niveau der Kennzahlen vergleichbarer Unternehmen~~ auf.»

Im Zusammenhang mit Anhang 1 der E-ARPV und den auszuweisenden Kosten für den Verkauf und Vertrieb (Punkt 4.8) weist die WEKO darauf hin, dass sich dieser Kostenpunkt bei den Transportunternehmen sehr stark unterscheiden kann. Die bei den Transportunternehmen anfallenden Kosten hängen dabei von verschiedenen Faktoren wie der Grösse des Unternehmens, der Anzahl bedienter Verkaufsstellen (Bahnhofschalter, Call Center etc.) und Billettautomaten, dem jeweiligen Online- bzw. App-Angebot, der Zusammenarbeit mit Vertriebspartnern etc. ab. Diese Unterschiede sollten aus Sicht der WEKO beim Benchmarking berücksichtigt werden. Gleichzeitig sind solche Informationen von grossem Wert für die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs für Dritte beim Vertrieb von öV-Tickets.

Um diesen Unterschieden beim Benchmarking Rechnung tragen zu können und den Kantonen eine bessere Entscheidungsgrundlage zu liefern, empfiehlt die WEKO eine weitere Untergliederung des Kostenpunkts 4.8 von Anhang 1 der E-ARPV. Eine solche könnte beispielsweise folgendermassen aussehen:

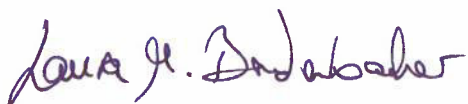
- 4.8 den Verkauf und Vertrieb getrennt nach:
 - 4.8.1 Bedienter Verkauf,
 - 4.8.2 Billettautomaten,
 - 4.8.3 Online/Mobile/Applikationen,
 - 4.8.4 Paymentkosten,
 - 4.8.5 Entschädigungen externe Vertriebspartner,
 - 4.8.6 Übrige Verkaufs- und Vertriebskosten;

⁸ Vgl. zuletzt RPW 2022/3, Beratung Plattform Valuu der PostFinance AG, S. 585 ff. mit weiteren Hinweisen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für allfällige Fragen steht Ihnen Herr Daniel Müller (daniel.mueller@weko.admin.ch, 058 466 34 10) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Wettbewerbskommission

A handwritten signature in blue ink, reading "Laura M. Baudenbacher".

Dr. Laura Melusine Baudenbacher
Präsidentin

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized "P" followed by a horizontal line.

Prof. Dr. Patrik Ducrey
Direktor