



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

2024

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

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

Inhalt

1	Ausgangslage	3
2	Durchführung der Vernehmlassung	3
	2.1 Expliziter Verzicht auf eine Stellungnahme	3
3	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	4
	3.1 Beurteilung der Vorlage als Ganzes	4
	3.2 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der ARPV	6
	3.2.1 Weitere Bemerkungen.....	18
	3.3 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der KPFV	18
	3.3.1 Weitere Bemerkungen.....	18
	3.4 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der VPB	18
	3.4.1 Weitere Bemerkungen.....	21
4	Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden	22
	4.1 Kantone	22
	4.2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	22
	4.3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete.....	22
	4.4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	22
	4.5 Nach PBG oder EBG abgegoltene Transportunternehmen.....	23
	4.6 Tarifverbände Schweiz.....	23
	4.7 Organisationen	23
	4.8 Weitere	23

1 Ausgangslage

Der Bundesrat hat das UVEK am 16. August 2023 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 Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

2 Durchführung der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung dauerte vom 16. August 2023 bis zum 1. Dezember 2023

Eingeladen waren insgesamt 268 Adressaten.

Es sind 67 Stellungnahmen eingegangen.

	Adressaten	Antwortende	Davon expliziter Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme
1. Kantone und KdK	27	26	2
2. Politische Parteien	11	2	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	4	1
5. Nach PBG oder EBG abgegoltene Transportunternehmen	118	11	1
6. Tarifverbände Schweiz	18	2	1
7. Organisationen	83	14	
8. Weitere	-	5	
Total	268	67	

In einem separaten Dokument werden alle Stellungnahmen auf der Webseite der Bundeskanzlei (BK) publiziert.

2.1 Expliziter Verzicht auf eine Stellungnahme

Kanton Neuenburg
Kanton Nidwalden
Schweizerischer Arbeitgeberverband (SAV); Verweis auf Stellungnahme economiesuisse
Basler Verkehrsbetriebe (BVB)
Onde Verte (Tarifverbund)

3 Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

3.1 Beurteilung der Vorlage als Ganzes

Die Reform des regionalen Personenverkehrs (Reform RPV) strebt klarere Verantwortlichkeiten und effizientere Verfahren im regionalen Personenverkehr an. Die übergeordneten Ziele der Reform werden mit den in Vernehmlassung gegebenen Verordnungsanpassungen konkretisiert. Zu diesem Zweck sind eine Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) vorgesehen sowie Anpassungen der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) und der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11). Die bisherige Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221) wird aufgehoben; deren Bestimmungen werden auf Stufe Bundesrat angehoben und in die ARPV oder KPFV integriert.

Mit diesen Verordnungsanpassungen sollen Aufsicht und Controlling nach den verschiedenen Subventionsfällen gestärkt und die Verwendung von Überschüssen präzisiert werden. Mehrjährige Zielvereinbarungen sollen die Planungssicherheit und Verbindlichkeit im RPV erhöhen. Mit der Einführung eines nationalen Benchmarks und einer neuen, einheitlichen Datenplattform für das Bestellverfahren sollen Transparenz und Effizienz erhöht werden. Der diskriminierungsfreie Zugang zur Vertriebsinfrastruktur für Dritte soll die Transparenz bei den Angeboten für Kundinnen und Kunden erhöhen. Mit Regeln für die Bearbeitung von Personendaten durch die Transportunternehmen soll der Datenschutz die nötige Beachtung finden.

Die Vorlage erfährt in der Vernehmlassung insgesamt eine breite Unterstützung; dies gilt auch für die von Teilen der Anpassungen direkt betroffenen Kantone und Transportunternehmen (TU), wobei viele davon im Einzelnen verschiedene Präzisierungen und Ergänzungen vorschlagen. Die Kantone GE, NE, NW und ZG stimmen zu und verzichten explizit auf Einzel-Bemerkungen. Auffallend ist, dass unter allen eingegangenen Antworten keine Stellungnahmen enthalten sind, welche die Entwürfe des Bundesrats insgesamt ablehnen oder zurückweisen würden.

Die **Kantone** unterstützen das angepasste Konstrukt der Verordnungen. Die Anpassungen sind nachvollziehbar und erhöhen die Übersichtlichkeit. Zahlreiche Kantone begrüßen ausdrücklich die Aufhebung der Regelung betreffend Doppel- bzw. Mehrfachbedienung (bisheriger Art. 7 ARPV) und die Neuerung, wonach nur noch das meistbelastete Teilstück für die Bemessung des Angebots massgebend ist (Art. 8 Abs. 2 ARPV). Die Kantone GR und JU bedauern, dass die in Aussicht gestellten Richtlinien des BAV zu verschiedenen Fragen noch nicht vorliegen, und erwarten, bei deren Erarbeitung wie vom BAV angekündigt einbezogen zu werden. Der Kanton SO wünscht sich eine verstärkte Betrachtung des bestellten öffentlichen Verkehrs als Gesamtsystem, unter Berücksichtigung z.B. der vom Bund nicht mitbestellten Angebote. Der Kanton BL vermisst Aussagen zu finanziellen und personellen Konsequenzen für Bund, Kantone und Gemeinden und wünscht dazu ein ergänzendes Kapitel und im Falle von Mehrkosten eine Konsultation. Die Kantone BE, SO, TI und ZH wünschen weniger restriktive Regelungen bei der Abgeltung von historischem Rollmaterial.

Von den **politischen Parteien** haben SPS und SVP Stellung bezogen. Beide begrüßen die Vorlage. Die SVP möchte eine höhere Kosteneffizienz im öffentlichen Verkehr; bei der Bildung von Reserven wünscht sie sich strengere Vorschriften als vorgesehen. Die neu geschaffene Kompetenz des BAV, im Bereich der Rechnungslegung Richtlinien zu erlassen, begrüsst die SVP ausdrücklich.

Die drei **Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete** unterstützen die vom Bundesrat in Vernehmlassung gegebene Vorlage. Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) begrüsst ausdrücklich, dass neu das meistbelastete Teilstück einer Strecke für die Bemessung des Angebots massgebend ist. Der Schweizerische Gemeindeverband und der Schweizerische Städteverband betonen die Bedeutung der Stärkung der Aufsicht und des Controllings; aus Sicht des

Schweizerischen Gemeindeverbands ist die mit den mehrjährigen Zielvereinbarungen angestrebte verbesserte Planbarkeit des Regionalverkehrs für die Gemeinden besonders bedeutungsvoll.

Von den **Dachverbänden der Wirtschaft** haben Travail.Suisse, der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) sowie economiesuisse materiell Stellung bezogen. Sie unterstützen mehrheitlich die vom Bundesrat vorgeschlagenen Anpassungen. Der Schweizerische Arbeitgeberverband (SAV) hat lediglich auf die Antwort von economiesuisse verwiesen. Travail.Suisse schlägt vor, beim Benchmark nicht nur Aspekte der Wirtschaftlichkeit, sondern auch solche der Arbeitssicherheit oder die Arbeitsbedingungen einzubeziehen. Ferner lehnt Travail.Suisse in Anlehnung an die Stellungnahme von transfair die Öffnung der Vertriebsinfrastruktur für Dritte ab. Der Schweizerische Gewerbeverband begrüsst vor dem Hintergrund der jüngsten Subventionsfälle die Klärung der Zuständigkeiten von Bund und Kantonen und die Einführung einheitlicher Standards für die Rechnungslegung. Economiesuisse stimmt den vorgeschlagenen Anpassungen zur Umsetzung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) mehrheitlich zu und unterstützt die Einführung eines Benchmarks, wobei die Ergebnisse zu veröffentlichen sind. Economiesuisse bringt darüber hinaus einige grundsätzliche Vorschläge ein. So bleibe das Grundproblem im abgeltungsberechtigten Verkehr trotz intensiveren Kontrollen die Asymmetrie bei den Informationen der Besteller und Transportunternehmen; deshalb hält economiesuisse ein System von Ausschreibungen und eine Deregulierung für erfolgversprechender. Das aktuelle System berge trotz einem engen Korsett von Vorschriften das Risiko weiterer Fehlentwicklungen. Die hohe Kontinuität der mehrjährigen Zielvereinbarungen könnte zudem die Effizianzanreize und Innovationskraft im öffentlichen Verkehr reduzieren.

Von den angeschriebenen, nach PBG oder EBG abgegoltenen **Transportunternehmen (TU)** haben zehn materiell Stellung bezogen. Alle unterstützen grundsätzlich die Vorschläge des Bundesrats, schlagen jedoch teilweise Änderungen und Präzisierungen vor. Einige TU weisen auf die Eingabe des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) hin, welche sie unterstützen. Die Aletsch Bahnen AG begrüssen es, dass die Bergbahnen den Vorgaben betreffend Zielvereinbarungen und einheitlichen Rechnungslegungsstandards nicht unterliegen. Für die BLS AG, PostAuto AG, SBB AG, Turbo AG und die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) bestehen bei den Vorschlägen zur Bearbeitung von Personendaten durch die TU grundsätzliche Einwände; die Bestimmungen seien zu eng ausgelegt und würden zu weit führen. BERNMOBIL, die BLS AG, die RhB und die VBZ möchten die finanzielle Unterstützung für historisches Rollmaterial weiter fassen als vorgesehen. Die STI Bus AG kritisiert die starke Abstützung des Vollzugs auf Richtlinien des BAV, welche keine justiziablen Rechtsnormen darstellen würden. Die Konkretisierung des Vollzugs sei stattdessen grundsätzlich auf Stufe Verordnung des UVEK vorzunehmen.

Die Reaktionen von **Organisationen und Weiteren** zu den Reformen des RPV sind grundsätzlich positiv. Swisolympic betont die Bedeutung einer guten Erschliessung durch den RPV für den Freizeitverkehr bzw. Sport. Das Centre Patronal begrüsst die Einführung einheitlicher Vorgaben für die Rechnungslegung und eines Benchmarks. Der VöV unterstützt die Bestrebungen, die Effizienz und Transparenz des regionalen Personenverkehrs sowie die Planungssicherheit für die Transportunternehmen zu erhöhen und Prozesse zu vereinfachen; wo diese Ziele nicht befriedigend umgesetzt sind, reicht der VöV konkrete Vorschläge für Anpassungen und Ergänzungen ein. So schlägt er z.B. spürbare Vereinfachungen bei der Einreichung von Offerten vor. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) unterstützt die mit der Reform verfolgten Ziele, erkennt jedoch noch viele offene Fragen und Unklarheiten. Umstritten ist die vom Bundesrat vorgeschlagene Öffnung der Betriebsinfrastruktur für Dritte; dagegen wendet sich transfair, zu den befürwortenden Stimmen zählen der Touring Club der Schweiz (TCS) sowie die Wettbewerbskommission (WEKO). Ebenfalls kritisch beurteilt werden die Vorschläge zur Bearbeitung von Personendaten durch die TU vom VöV und ZVV. Mehr Offenheit bei den Abgeltungen für historisches Rollmaterial wünschen sich der VöV, RAILplus, der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), der Verband historischer Eisenbahnen Schweiz (HECH) und weitere Organisationen, die sich spezifisch mit diesem Rollmaterial befassen; Abgeltungen sollen demnach auch möglich sein, wenn das Rollmaterial nicht im fahrplanmässigen Verkehr eingesetzt wird. Seilbahnen Schweiz (SBS) äussert sich skeptisch gegenüber Richtlinien, welche als Vollzugshilfe durch das BAV erlassen werden sollen, und wünscht einen Einbezug der Branche dort, wo diese betroffen ist.

3.2 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der ARPV

Artikel 3

Artikel 3 definiert verschiedene Begriffe. Der Kanton BE fordert mit Blick auf **Buchstabe b**, den dort verwendeten Begriff «Betriebskostenrechnung» nicht zu verwenden und Buchstabe b grundsätzlich neu zu formulieren.

In **Buchstabe c, Ziffer 3** wird der Begriff der *Sparte* bzw. der gleichartigen Angebote eines Unternehmens definiert. Die Kantone BE, GL, SO und TI sowie die VBZ schlagen vor, auch die nicht vom Bund mitbestellten Angebote des Regional- und Ortsverkehrs in diese Bestimmung aufzunehmen. Damit könnten die Kantone wo sinnvoll für den von ihnen bestellten Regional- und Ortsverkehr auf die ARPV verweisen, Bestimmungen der ARPV für verbindlich erklären und damit auf aufwändige eigene Regelungen verzichten. Ein ähnliches Anliegen bringt der Kanton BL ein, aus dessen Sicht die ARPV auch für den Ortsverkehr Gültigkeit haben müsste, sofern keine anderslautenden Vereinbarungen bestehen.

Aus Sicht der Kantone BE und SO sollten die Kantone Bestimmungen, die für den RPV vorgesehen sind, für weitere bestellte Leistungen für verbindlich erklären können. Der bisherige Artikel 1, Absatz 3 der nun aufgehobenen RKV soll daher in geeigneter Form in die ARPV aufgenommen werden.

Der Kanton Zürich, der Schweizerische Städteverband und die VBZ beantragen, den Geltungsbereich der ARPV nicht nur für Verkehrsunternehmen mit Abgeltungen des Bundes vorzusehen, sondern analog zur heutigen RKV des UVEK auf sämtliche vom Bund gemäss Artikel 6 des PBG konzessionierten Verkehrsunternehmen auszuweiten. Die vorgesehene Einschränkung führe dazu, dass die Kantone oder Gemeinden mit hohem Aufwand eigene Bestimmungen für ihre Finanzierungsbereiche aufbauen müssten.

Artikel 3, Buchstabe g (neu)

Der VöV schlägt vor, in einem neu zu schaffenden Buchstaben g das abgeltungsberechtigte historische Rollmaterial zu definieren. Dazu soll Rollmaterial zählen, das nicht nur aktuell im fahrplanmässigen Einsatz ist, sondern dies früher einmal war und heute unter Schutz steht (z.B. nationales oder kantonales Inventar). Die Grundsätze für die Abgeltung werden in einem neuen Artikel 43a festgehalten (s. dort). BERNMOBIL, die BLS AG, RhB, sowie RAILplus und verschiedene Organisationen mit speziellem Fokus auf dem historischen Rollmaterial unterstützen diese Position des VöV ausdrücklich.

Auch die Kantone BE, TI und ZH sowie der Schweizerische Städteverband, die VBZ, der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), BirdLife Schweiz sowie der VCS wünschen für die Finanzierung von historischem Rollmaterial eine weniger restriktive Regelung als gemäss Verordnungen des Bundesrats vorgesehen. Historisches Rollmaterial könne heute, so die Argumentation des Schweizerischen Städteverbands, wegen des Behindertengleichstellungsgesetzes oftmals gar nicht mehr im regel- und fahrplanmässigen Betrieb eingesetzt werden, sei aber dennoch erhaltenswert.

Artikel 3, Buchstabe h (neu)

Die BLS AG, SBB AG und der VöV unterbreiten einen ausformulierten Vorschlag, in einem neu zu schaffenden Buchstaben h den Begriff der «Tariferleichterung» zu definieren, da dieser heute sehr unterschiedlich verstanden werde. In Artikel 46 ARPV sind die nötigen Anpassungen ebenfalls vorzunehmen.

Artikel 4

Artikel 4 regelt in **Absatz 1** die Abgeltung der gemäss Planrechnung ungedeckten Kosten gemäss Artikel 28, Absatz 1 PBG pro Linie. **Absatz 2** hält fest, dass – unter den Bedingungen gemäss **Buchstaben a, b c und d** – die Besteller mit dem Unternehmen eine von den geplanten ungedeckten Kosten abweichende Abgeltung vereinbaren können. Diese Praxis besteht schon heute; es wird gemäss Bundesrat auch in Zukunft keine Verpflichtung der TU geben, sich an ungedeckten Kosten zu beteiligen.

Die Kantone AG, GR, SO, SZ und TG begrüßen **Absatz 2** ausdrücklich; eine TU habe damit die rechtliche Möglichkeit, nicht alle ungedeckten Kosten geltend zu machen. Die Kantone AG, BE, GR und SZ interpretieren die Bestimmung so, dass die TU nun in Absprache mit den Bestellern die Möglichkeit ha-

ben, auf Reserven zurückzugreifen. PostAuto AG hingegen beantragt die Streichung von **Buchstaben a und b**, da die beiden **Buchstaben c und d** alle Möglichkeiten abdecken und insbesondere festhalten, dass es um Ausnahmefälle mit Vorteilen für Besteller und TU gehe (**Buchstabe d**).

Der SEV, VCS, VöV und Bird-Life Schweiz beurteilen **Absatz 2** skeptisch und fordern eine klarere Formulierung; es gelte, eine schleichende Überwälzung des Betriebsrisikos auf die TU zu verhindern. Die BLS AG möchte aus ähnlichen Überlegungen **Buchstabe a** streichen (Unternehmen trägt Teil der ungedeckten Kosten selbst).

Der VöV regt an, einen neuen Artikel in die ARPV aufzunehmen und dort zu klären, welche Unternehmen aufgrund welcher Kriterien und Rechtsgrundlagen Abgeltungen erhalten können.

Artikel 5

Gemäss dieser Bestimmung sind die Kantone u.a. für die Bestellung des Angebots und die Verhandlungen mit den Unternehmen federführend (**Absatz 3**). Sind mehrere Kantone betroffen, so einigen sie sich auf einen federführenden Kanton *pro Linie*. Die Kantone AI, AR und SG beantragen, den Begriff *pro Linie* zu streichen, da es von Vorteil sein könne, wenn ein Kanton für *sämtliche* Linien als federführend bezeichnet wird. Dieses Vorgehen habe sich in der Ostschweiz bereits bewährt.

Aus Sicht des VöV fehlt in **Artikel 5** eine Aussage zur Koordination zwischen Bund und Kantonen in Bezug auf den Umgang mit Reserven gemäss PBG Artikel 36, Absatz 2.

Artikel 6

Dieser Artikel enthält Regelungen zum Tarifausgleich.

Der Kanton GR unterstützt die Bestimmung, wonach Bund und Kantone dafür sorgen, dass die Tarife für gleichwertige bestellte Angebote im ganzen Land ungefähr gleich sind (**Absatz 1**). Damit leiden die Randregionen – trotz oftmals höheren Produktionskosten – nicht unter übermässig hohen Tarifen. Der Kanton GR beantragt, dass zulässige Tarifaufschläge in Zukunft auf höchstens 25 Prozent zu beschränken sind.

Weiter hat der Bundesrat darauf verzichtet, Artikel 10, Absatz 2 der bisherigen ARPV betreffend die Einheimischentarife in die neue ARPV zu übernehmen. Dies mit der Begründung, dass der Bund sich heute nicht mehr an der Finanzierung dieser Vergünstigungen beteilige und dies auch in Zukunft alleine den Kantonen überlassen wolle. Die Kantone GR und JU lehnen dies ab und fordern weiterhin eine Mitfinanzierung von Vergünstigungen durch den Bund, die allen Reisenden offenstehen (z.B. Mehrfahrtenkarten), solange in der Schweiz nicht durchwegs einheitliche Tarife bestehen (1 Streckenkilometer = 1 Tarifkilometer).

Artikel 7

Hier sind die Voraussetzungen für die Abgeltungen geregelt. Bisher hat der Bund keine Abgeltungen geleistet, wenn eine Mehrfachbedienung oder Doppelschliessung vorliegt. Fortan verzichtet der Bundesrat auf diese Einschränkung und entsprechende Bestimmungen in der neuen ARPV. Die Abgrenzung von (abgeltungsberechtigter) Grunderschliessung und (nicht abgeltungsberechtigter) Mehrfachbedienung sei besonders im Mittelland und in Agglomerationen oft kaum mehr möglich. Die Kantone AG, FR, GR, SG, SO, SZ, TG und VS begrüssen diese Absicht des Bundesrats ausdrücklich.

Absatz 1, Buchstabe a sieht eine Abgeltung vor, wenn eine Linie ganzjährig der Groberschliessung nach Artikel 5, Absatz 3 VPB dient; die BLS AG fordert, dass darin auch nachfrageorientierte Entlastungsangebote einzuschliessen sind.

Der Kanton GR fordert verschiedene Präzisierungen; unter anderem sollen die Regelungen betreffend Linienabschnitten oder Grenzbahnhöfen im Ausland nicht nur für den Eisenbahn-, sondern auch Busverkehr gelten (**Absatz 1, Buchstabe b**). Der Kanton UR schlägt vor, in **Absatz 1, Buchstabe c** neben einer minimalen Wirtschaftlichkeit nicht auch noch ein Kriterium der minimalen Nachfrage nach Artikel 8, Absatz 2 ARPV einzufügen. Eine minimale Wirtschaftlichkeit setze immer eine gewisse Nachfrage voraus. Der Kanton LU regt an, direkt in der Verordnung zu definieren, was unter dem Begriff der minimalen Wirtschaftlichkeit zu verstehen sei. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) befürchtet angesichts der angestrebten systematischen Vergleiche der Wirtschaftlichkeit der TU eine Verschärfung dieses Kriteriums für die Abgeltungen. Der Verweis auf die Kennzahlen gemäss Artikel 36 der ARPV sei deshalb in **Artikel 7, Absatz 2** zu streichen; zu berücksichtigen seien auch regional-, klima- und sozialpolitische Aspekte. Der VöV schlägt bei **Artikel 7** mehrere Präzisierungen vor.

Artikel 8

In Artikel 8, **Absatz 2 bis 6** der ARPV wird der Umfang des von Bund und Kantonen bestellten Angebots beschrieben. Gemäss **Absatz 1** bestellen Bund und Kantone das Angebot aufgrund der Nachfrage. Generell wird unter den Kantonen begrüsst, dass gemäss Artikel 8 stets das meistbelastete (und nicht mehr das am wenigsten belastete) Teilstück einer Linie für die Bemessung des abgegoltenen Angebots massgebend ist. Auch die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) vertritt ausdrücklich diese Position.

Absatz 3 legt fest, dass ein Angebot mit durchgehendem Stundentakt mit 18 Kurspaaren bestellt werden könne, wenn im Durchschnitt mehr als 500 Personen pro Tag befördert werden. Aus Sicht des Kantons JU ist die aus dem Jahr 2008 stammende, auf einem Stundentakt basierende Grösse der 18 Kurspaare angesichts der seitherigen starken Entwicklung des öffentlichen Verkehrs veraltet. Die Zahl der Kurspaare solle daher auf 27 erhöht werden, wobei die nötige Flexibilität bestehen müsse, in Spitzenzeiten z.B. auch einen Halbstundentakt zu fahren. Auch der Kanton LU hält eine Überprüfung der Kriterien in **Absatz 3** für angebracht weist darauf hin, dass eine generelle Unterscheidung nach Verkehrsmitteln (Bahn-Bus) sinnvoll sein könnte. Dies stellen auch die Kantone SO und SZ fest.

In **Absatz 4, Buchstabe a** wird jenes Angebot festgelegt, welches über einen Stundentakt hinaus verdichtet werden kann. Dies ist der Fall, wenn Angebote aus Kapazitätsgründen notwendig sind und eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt. Angebote, welche über den in den **Absätzen 2 bis 6** definierten Umfang hinausgehen, werden vom Bund nicht abgegolten (sogenanntes Überangebot); die Kantone können derartige Angebotsverbesserungen eigenständig bestellen.

Zahlreiche Kantone beantragen, den Begriff der genügenden Auslastung vorliegend zu streichen; diese müsste ohnehin vorhanden sein, wenn ein Ausbau des Angebots aus Kapazitätsgründen notwendig sei (AG, AI, AR, GL, GR, SG, SH, SO, TG, TI). Der Kanton UR beantragt, neben den Kriterien der Kapazität und genügenden Auslastung auf jenes der Wirtschaftlichkeit zu verzichten, um nicht weitere Hürden für die Finanzierung von Angeboten in den Randregionen aufzubauen. Der Kanton SZ betont, dass die neue Regelung nicht dazu führen dürfe, dass der Bund seine Beteiligung an Linien in Rand- und Bergregionen reduziert. Die Kantone AG und GR weisen darauf hin, dass die höheren Takte in den Agglomerationen besser zu berücksichtigen seien.

Absatz 6 beschreibt Sonderfälle wie z.B. Fahrten auf Verlagen oder Bedarfsfahrten, in denen Bund und Kantone das Angebot unter Berücksichtigung spezieller Faktoren bestellen. Der Kanton GR weist darauf hin, dass auch Schülerinnen- und Schülertransporte mit dieser Flexibilität zu handhaben seien.

In **Absatz 8** wird festgehalten, dass das BAV die Grundsätze für den regionalen Personenverkehr in einer Richtlinie festlegt. Der Kanton BE bedauert, dass dadurch die Definitionen wichtiger Kriterien, z.B. der Wirtschaftlichkeit, noch nicht vorliegen. Dies erschwere eine Beurteilung der Vorschläge des Bundesrats. Der Kanton BE erwartet – ähnlich auch der Kanton BL – ein transparentes Vorgehen unter Einbezug der Stakeholder. Auch das vom Bund nicht mitbestellte Überangebot ist noch näher zu definieren. Mehrere Kantone schlagen vor, dass dabei nur das Kriterium der Wirtschaftlichkeit, nicht aber jenes der genügenden Nachfrage zu berücksichtigen sei. Wäre letzteres dennoch der Fall, so müsste zwischen Bahn- und Busangeboten unterschieden werden (AG, AI, AR, GL, SG, SH, TG). Die Kantone GL und SO sind der Auffassung, der Bund müsse unabhängig vom Kriterium der Kapazität Angebote mitbestellen, wenn eine genügende Wirtschaftlichkeit vorliege.

Artikel 9

Artikel 9 umschreibt, wie die Nachfrage ermittelt wird. Gemäss **Absatz 1** wird die Querschnittsbelastung der Linie in der Verkehrsperiode von Montag bis Freitag ermittelt, wobei das BAV Ausnahmen be-willigen kann.

Der Kanton GR beantragt, dass alternativ auch eine Verkehrsperiode Montag bis Sonntag zu Grunde gelegt werden kann; andernfalls würden Gebiete benachteiligt, welche viel Freizeit- und Tourismusverkehr am Wochenende aufweisen.

Artikel 10

Die TU haben Qualitätsberichte zu erstellen, die sich auf die vom BAV gemessene Qualität ihrer Angebote stützen (**Absatz 2**). **Absatz 3** hält fest, dass diese Berichte als Grundlage für die Angebots- und Zielvereinbarungen dienen. Die Kantone BE, SO und TI sind der Auffassung, dass dies für die Zielvereinbarungen zweckmässig sei, nicht aber für die Angebotsvereinbarungen.

Artikel 12

Artikel 12 definiert die Schwellenwerte für Ausschreibungen von Angeboten auf der Strasse. In **Absatz 2** ist für bestehende Angebote ein solcher von 500'000 Franken festgelegt. Der Schweizerische Städteverband verlangt eine Erhöhung des Betrags auf mindestens 1 Million Franken, insbesondere wegen den höheren Kosten der elektrifizierten Busflotten.

4. Abschnitt: Ausschreibung, Vergabe (Artikel 11ff)

Der Kanton SH beantragt, dass sich Bund und/oder Kantone an Vergabe- und Ausschreibungsverfahren im Ausland anschliessen können, wenn damit Angebote für die Erschliessung von Ortschaften in der Schweiz bestellt werden. Der Kanton verweist als Beispiel auf die Strecke Schaffhausen-Singen. Ein entsprechender Artikel sei daher neu in die ARPV aufzunehmen.

Artikel 11

Diese Bestimmung umschreibt die Vorgaben für die Planung von Ausschreibungen von Angeboten. **Absatz 3** legt fest, dass die Planung einer Ausschreibung einer Genehmigung des BAV bedürfe. Das BAV hört dabei andere von der Ausschreibung betroffene Kantone an. PostAuto AG und der VöV beantragen, dass auch die betroffenen TU angehört werden.

Artikel 15

Absatz 1 nennt jene Inhalte, welche die Unterlagen für eine Ausschreibung enthalten müssen. Der Kanton JU schlägt zwei Ergänzungen vor, welche in neuen Buchstaben g und h aufzunehmen sind. Zum einen soll bereits bei der Ausschreibung angegeben werden, nach welchen finanziellen Kriterien die Offerte bewertet wird. Die Regelungen gemäss Artikel 19, Absatz 4 ARPV sind deshalb in Artikel 15, Buchstabe g zu verschieben. Zum andern ist die Dauer der Zielvereinbarungen anzugeben, welche zu erstellen sind, während die Konzession Gültigkeit behält.

Artikel 16

Diese Bestimmung hält fest, dass kein Anspruch auf die Vergütung der Kosten der Ausschreibungsofferten besteht. Aus Sicht von PostAuto AG ist diese Formulierung missverständlich. Offerten sind üblicherweise Teil der Verwaltungskosten und fliessen somit in die Offertstellung und Ist-Rechnung ein. Es ist deshalb zu präzisieren, dass kein Anspruch auf *separate* Vergütung besteht.

Artikel 19

Gemäss **Absatz 4** legen die Besteller gemeinsam fest, ob die Offerten aufgrund der geplanten Kosten und Erlöse oder nur der geplanten Kosten bewertet werden. PostAuto AG und der VöV schlagen vor, die Bewertung bei einer Netto-Ausschreibung nicht über die geplanten Kosten und Erlöse, sondern über die geplanten *Abgeltungen* vorzunehmen. **Absatz 4** sei entsprechend anzupassen (geplante Abgeltung oder nur geplante Kosten).

Artikel 20

Diese Bestimmung enthält die Regelungen zur Vergabeabsicht und zum Vergabeentscheid. Aus Sicht von PostAuto AG werden Vergabeentscheide gegenüber den unterlegenen TU nicht genügend begründet und sind deshalb nicht immer nachvollziehbar. Postauto AG verlangt deshalb eine Ergänzung der Bestimmung, wonach die Entscheide hinreichend und individuell zu begründen seien.

Artikel 23

Hier wird der Rahmen beschrieben, wenn das neu beauftragte Unternehmen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des bisher beauftragten Unternehmens übernimmt. PostAuto AG möchte mit Blick auf die Übernahme von konzessioniertem Verkehr den Artikel um einen **Absatz 2** ergänzen. Darin soll festgehalten werden, dass dem TU, welches den Auftrag verliert, im Zusammenhang mit der Übergabe keine ungedeckten Kosten entstehen.

Aus Sicht des VöV ist der Wechsel eines Unternehmens ohne Ausschreibung heute nicht klar geregelt. Er beantragt, diese Lücke mit einem neuen Verordnungsartikel zu schliessen. Erfolgt ein Wechsel ohne Eigenverschuldung des TU, so ist sicherzustellen, dass das TU schadlos gehalten wird, zum

Beispiel wenn das vorhandene Rollmaterial nicht mehr eingesetzt werden kann. BirdLife Schweiz und der VCS unterstützen diese Position.

5. Abschnitt (Artikel 24ff)

In diesem Abschnitt finden sich die Bestimmungen zu den neuen Zielvereinbarungen. Der Kanton FR, Travail.Suisse und transfair begrüßen das Instrument der Zielvereinbarungen ausdrücklich, da es eine bessere Planbarkeit im RPV erwarten lässt. Umgekehrt zeigt sich economiesuisse skeptisch und befürchtet eine Reduktion von Effizianzen und der Innovationskraft im RPV. Auch der Kanton SZ hegt gewisse Befürchtungen, dass die zahlreichen neuen Massnahmen – so auch die Zielvereinbarungen – zu höherem Aufwand und einer Steigerung der Komplexität des Bestellverfahrens führen könnten. Die BLS AG weist darauf hin, dass die Verpflichtung zum Abschluss von Zielvereinbarungen im Bereich Schiene zwingend einen gesamtschweizerischen Mehrwert aufweisen müsse; andernfalls wirke der entstehende Mehraufwand ausschliesslich kostentreibend.

Artikel 24

Die Grundsätze bezüglich der von Bund und Kantonen mit den TU abgeschlossenen Zielvereinbarungen werden in Artikel 24 in den **Absätzen 1, 2 und 3** festgehalten.

Die BLS AG schlägt vor, dass die TU nicht mit jedem einzelnen Kanton eine Zielvereinbarung abschliessen müssen, sondern dass diese auch unter dem Lead eines verantwortlichen Kantons abgeschlossen werden kann.

PostAuto AG und der VöV weisen darauf hin, dass Zielvereinbarungen gemäss neuem PBG auch Leistungsziele zu Qualität, Quantität, Erlösen und Kosten des Angebots enthalten können. Diese Absicht des Gesetzgebers sei in der neuen ARPV durch eine Ergänzung des Artikels aufzunehmen. PostAuto AG fordert zudem, den zur Ausgestaltung der Zielvereinbarungen vorgesehenen Leitfadens durch in einem **neuen Absatz** von Artikel 24 zu verankern.

Artikel 25

Diese Bestimmung umschreibt in den **Buchstaben a bis d**, in welchen Fällen Ausnahmen bestehen und keine Zielvereinbarungen abgeschlossen werden müssen.

Verschiedene Stimmen begrüßen, dass Ausnahmen bestehen, nämlich gemäss **Buchstabe a** (für Schiffe und Seilbahnen), **Buchstabe b** (für grenzüberschreitende Angebote) und **Buchstabe c** (für TU mit Abgeltungsbedarf unter 1 Million Franken pro Jahr). Die Kantone GE, VD, VS sowie Seilbahnen Schweiz erwähnen in diesem Zusammenhang ausdrücklich eine oder mehrere dieser Ausnahmemöglichkeiten. Der Kanton VD beantragt, dass der Schwellenwert von 1 Million Franken auf 5 Millionen Franken erhöht wird. Die SBB AG und der VöV sind der Auffassung, dass für diesen Schwellenwert nicht die gesamten Abgeltungen eines national tätigen TU pro Jahr beizuziehen seien, sondern jene pro betroffenen Marktsegment. Dies soll in **Buchstabe c** präzisiert werden.

Artikel 26

In Artikel 26 ist der Rahmen für die Zielvereinbarungen abgesteckt, die nach einer Ausschreibung erfolgen. Eine solche schliessen die beteiligten Kantone und die TU für die im Vergabeentscheid festgelegte Dauer ab.

Aus Sicht des Kantons JU wäre aufgrund der Formulierung in **Absatz 1** auch eine einzige Zielvereinbarung über die ganzen 12 Jahre der erteilten Konzession denkbar. Dies sei angesichts des sich rasch verändernden Umfelds nicht sinnvoll; der Kanton JU beantragt deshalb eine Ergänzung von **Absatz 1**, wonach Zielvereinbarungen grundsätzlich für eine Dauer von vier bis sechs Jahren abgeschlossen werden. Bei **Absatz 2** weist der Kanton JU auf eine redaktionelle Unklarheit hin.

Artikel 27

Mit diesen Bestimmungen wird ein Bonus-Malus-System eingeführt.

Der Kanton VS lehnt ein derartiges System grundsätzlich ab, da es insbesondere für TU mit viel touristischem Verkehr nur schwer anwendbar sei und die Gleichbehandlung der TU in Frage stelle. Der Kanton GR fordert eine Klärung, wie der Malus überhaupt finanziert werden kann, da eine Finanzierung weder über die Spezialreserve nach Artikel 36 PBG noch über das Bestellverfahren möglich sei.

Artikel 28

Hier werden der Ablauf und die Fristen des Bestellverfahrens geregelt. Gemäss **Absatz 1** gibt das BAV den Kantonen und TU die Termine der einzelnen Phasen des Bestellverfahrens bekannt und trägt der Zeit, die für die kantonalen Entscheidungsverfahren notwendig sind, angemessene Rechnung. PostAuto AG beantragt eine Ergänzung von **Absatz 1**, wonach auch den TU genügend Zeit für die Offertstellung einzuräumen sei und die Termine als verbindlich zu bezeichnen seien.

Die Kantone BE und SO fordern, dass die Finanzierung von historischem Rollmaterial – auch im nicht fahrplanmässigen Einsatz – gemäss bisheriger Praxis und Absicht des PBG über die Anerkennung von Eigenleistungen oder Beiträge an Stiftungen oder Vereine als abgeltungsberechtigte Kosten sicherzustellen ist.

Artikel 29

Dieser Artikel legt die finanziellen Vorgaben für den RPV fest. Dabei teilt das BAV die Mittel den Kantonen zu (**Absatz 2**). Sind danach noch Mittel frei, so setzt sie das BAV für Angebote ein, die den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöhen (**Absatz 3**). Die Kantone BE und TI halten diese letztgenannte Formulierung in Praxis für kaum umsetzbar. Sie halten den Begriff eines guten Kosten-Nutzen-Verhältnisses für zweckmässiger.

Artikel 30

Die Kantone fordern die TU zur Offertstellung auf. Der Rahmen dafür ist in Artikel 30 näher definiert.

Der Kanton SG schlägt eine Ergänzung von **Absatz 1** vor, wonach die Kantone angeben, welche *Angebotsoptionen* offeriert werden sollen, wenn sich das Angebot verändert.

Der Kanton BE regt für **Absatz 4** eine Präzisierung an, wonach es sich bei Offerten für Angebote, die nach Artikel 32 PBG ausgeschrieben worden sind, um aktualisierte Planrechnungen (Offerten) handle.

Artikel 31

In dieser Bestimmung wird beschrieben, wie Offerten einzureichen sind und welche Inhalte sie umfassen müssen. **Absatz 3** legt in den **Buchstaben a bis i** fest, welche inhaltlichen Angaben eine Offerte enthalten muss. Die Kantone BE und JU regen dafür punktuelle Präzisierungen an, der Kanton SG fordert, dass in jedem Fall ein Mittelfristplan einzureichen sei (**Absatz 3, Buchstabe b**).

Gemäss **Absatz 4** bestimmt das BAV, in welcher Form die Offerte einzureichen ist. Aktuell wird dafür eine neue, einheitliche Datenplattform geschaffen. Die Kantone BL und VS begrüssen dies ausdrücklich; der Kanton BL fordert zusätzlich, dass auf dieser Plattform auch Daten des Ortsverkehrs eingegeben werden können.

Laut **Absatz 5** können die Kantone verschiedene zusätzliche Unterlagen einfordern. Der Kanton JU regt an, hier auch solche zum Marketing zu erwähnen.

Aus Sicht des VöV besteht ein grundlegendes Ziel der Reform RPV darin, Prozesse zu vereinfachen. **Absatz 3 und Absatz 5** der ARPV erfüllen dieses Anliegen nicht und sollen gestrichen werden. Der VöV weist zur Begründung auf das aktuell laufende Projekt ORBIT des BAV hin, welches zu einer Anpassung und Vereinfachung der Prozesse führen sollte. Das Gleiche erwartet der VöV von der neu zu schaffenden Datenplattform. Auf eine detaillierte Aufzählung der Unterlagen einer Offerte auf Stufe Verordnung sei zu verzichten (**Streichung Absatz 3**). Der VöV regt an, mehr Flexibilität zu schaffen und **Absatz 4** so anzupassen, dass die Einzelheiten der Inhalte der Offerte und die einzureichenden Nachweise in einer Richtlinie festgelegt werden. Auch die RhB weist auf den sehr hohen Aufwand für die Erarbeitung von Offerten hin und regt eine Optimierung des Prozesses an, ebenfalls unter Verweis auf das BAV-Projekt ORBIT. Auch PostAuto AG erhofft sich, insbesondere von der neuen Datenplattform, eine Vereinfachung der Prozesse. Besonders im öffentlichen Verkehr auf der Strasse liegen Informationen nicht immer für jede Linie im Detail vor; auf linienscharfe Details sei deshalb in den Anforderungen an eine Offerte wo immer möglich zu verzichten.

Artikel 32

Diese Bestimmung steckt den Rahmen für die Planrechnungen ab. Diese sind laut **Absatz 2** nach Linien zu gliedern, unter Hinweis auf Anhang 1 der ARPV. Der Kanton ZH und der ZVV beantragen zu ergänzen, dass die Besteller von den TU zusätzliche und detaillierte Informationen einfordern können.

Gemäss **Absatz 3** können die Besteller von den TU verlangen, allgemeine Kosten wie für den Verkauf und Vertrieb separat auszuweisen. Aus Sicht der WEKO müssen die Begriffe Verkauf und Vertrieb nicht erwähnt werden, da sie gemäss Anhang 1 ohnehin pro Linie separat auszuweisen seien. Hingegen seien die Sicherheitsdienste als allgemeine Kosten im Sinn von Absatz 3 namentlich zu erwähnen.

Artikel 33

In dieser Bestimmung werden die Eckpunkte des Mittelfristplans definiert. PostAuto AG regt an, in **Absatz 3** zu ergänzen, dass die TU für die von ihnen erwarteten Informationen die von den Kantonen vorgesehenen Angebotsentwicklungen kennen müssen.

Artikel 34

Hier wird festgelegt, was unter Nebenerlösen des regionalen Personenverkehrs und dem regionalen Personenverkehr gutgeschriebenen Gewinnen aus Nebengeschäften zu verstehen und wie damit umzugehen ist. Der Kanton VS begrüsst die Klärung der Begriffe ausdrücklich.

Absatz 1 postuliert, dass diese Grössen in der Planrechnung einer Offerte und in der Betriebskosten- und Leistungsabrechnung separat auszuweisen sind. PostAuto AG hat grundsätzliche Einwände und verlangt, hier nur die Nebenerlöse, nicht aber die Gewinne aus Nebengeschäften aufzuführen. Diese seien aus Absatz 1 zu streichen. In einer Planrechnung Gewinne auszuweisen, sei aufgrund ungenügender Daten nicht möglich und dem RPV gänzlich fremd. Sollte der Bundesrat diesem Antrag nicht folgen, so legt PostAuto AG Vorschläge für eine grundlegende Umformulierung vor. Der VöV argumentiert ähnlich und weist darauf hin, dass Nebenerlöse die einzige Möglichkeit der TU seien, Gewinne zu erwirtschaften und sich einen minimalen unternehmerischen Spielraum zu erarbeiten. Der VöV beantragt deshalb die Streichung des gesamten **Absatzes 1**. Die Einzelheiten seien in eine Richtlinie zu fassen, wobei die Ergebnisse der aktuell tätigen «Guidance-Arbeitsgruppe» einzubeziehen seien.

Der Kanton BE fordert den Verzicht auf den Begriff der Betriebskostenrechnung (**Absatz 1**) und die Präzisierung mehrerer Begriffe in den **Absätzen 2 und 3**.

PostAuto AG beantragt weiter, **Absatz 4** von Artikel 34 zu streichen. Die enthaltene Aussage sei nicht genügend präzise; zudem seien Aussagen zu den Zielvereinbarungen nicht hier, sondern bei den Zielvereinbarungen zu machen.

Seilbahnen Schweiz (SBS), die Aletsch Bahnen AG sowie die STI Bus AG sind der Meinung, dass die Definition bzw. Trennung von Nebenerlösen und Nebengeschäften nicht immer eindeutig möglich sind. SBS und die Aletsch Bahnen AG erwarten daher, dass die Branche für die Erarbeitung der Richtlinie durch das BAV zur näheren Definition der Begriffe gemäss **Absatz 5** beigezogen wird. Aus Sicht von STI Bus AG sollen bereits auf Verordnungsstufe Kriterien zur Abgrenzung definiert werden, um die nötige Transparenz und Rechtssicherheit zu schaffen.

Artikel 35

Dieser Artikel fasst die Aussagen zu den Investitionen zusammen. **Absatz 6** hält fest, dass das BAV die Einzelheiten in einer Richtlinie festlegt.

PostAuto AG und der VöV möchten in dieser Richtlinie auch die Frage der Übertragung von Anlagen von Dritten behandelt wissen. Seilbahnen Schweiz (SBS) und die Aletsch Bahnen AG erinnern daran, dass die Branche bei der Erarbeitung der Richtlinie des BAV zur Regelung von Einzelheiten einzubeziehen ist. Der relativ hohe Aufwand bei den Seil- und Bergbahnen, um in den Genuss von oftmals relativ geringen Investitionshilfen zu gelangen, sei zu berücksichtigen. Der VöV hält die Erarbeitung einer Richtlinie durch das BAV für richtig, sofern dies nicht zu einer Überadministration führt.

Artikel 36

Hier werden die Regelungen zum «Benchmark» bzw. zu den Kennzahlen und zum systematischen Vergleich der bestellten Angebote festgehalten.

Der Kanton BS begrüsst den Benchmark und regt an, so rasch als möglich auch die Kennzahlen der Linien des Ortsverkehrs aufzunehmen. Auch der Kanton SG begrüsst das Instrument, regt aber an, auch Daten für Elektro- und Trolleybusse sowie Trams aufzunehmen. Der Kanton VS ist ebenfalls einverstanden und schätzt es, dass die Kantone die Daten des BAV erhalten werden.

Die WEKO begrüsst einen Benchmark, um im RPV die Effizienz und Transparenz zu stärken. Umgekehrt weist die WEKO darauf hin, dass veröffentlichte Kennzahlen stets ein erhöhtes Risiko für die

Abstimmung von unzulässigen Verhaltensweisen bergen. Dies sei besonders zu berücksichtigen bei der Form der Veröffentlichung der Kennzahlen und Ergebnisse des Benchmarks.

Travail.Suisse und transfair begrüßen einen Benchmark, sofern er fair und korrekt durchgeführt wird. Regionale Unterschiede seien zu berücksichtigen. Es seien ferner nicht nur Kriterien der Wirtschaftlichkeit, sondern auch die Sicherheit am Arbeitsplatz, die Arbeitsbedingungen oder die Zahl der Unfälle einzubeziehen. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) beantragt, auf einen Benchmark zu verzichten. Der SEV geht davon aus, dass das Potenzial für substanzielle Effizienzsteigerungen im RPV in den letzten Jahren ausgeschöpft worden sei. Zu befürchten sei eher eine Nivellierung nach unten, z.B. bei den Löhnen.

Economiesuisse begrüsst den Benchmark als zaghaften Schritt, um die Effizienz und Transparenz im RPV zu erhöhen. Die Ergebnisse seien nicht nur den Kantonen und TU, sondern zwingend auch der Öffentlichkeit in geeigneter Form zur Verfügung zu stellen (Ergänzung von **Absatz 3**). Die BLS AG will präzisieren, dass dies in *aggregierter* (statt *geeigneter*) Form erfolgen soll. Travail.Suisse und transfair halten die generelle Veröffentlichung für problematisch, da sie zu hohem medialen Druck mit unerwünschten Folgen führen könnte.

Artikel 37

In dieser Bestimmung wird umschrieben, wie die Offerten geprüft werden. Sind Offerten nicht befriedigend, können die Besteller die TU zur Einreichung weiterer Offertvarianten auffordern (**Absatz 1**). Ergeben sich bei den Kennzahlen erhebliche, nicht begründete Unterschiede gegenüber anderen Unternehmen, so kann eine Prüfung durch das BAV erfolgen (**Absatz 2**). **Absatz 3** legt fest, dass das BAV dafür die betroffenen Kantone und TU anhört.

Der Kanton BE fordert, dass der Passus in **Absatz 3**, wonach das BAV unterschiedliche Finanzierungskosten der Investitionen berücksichtige, gestrichen wird. Dieser Aspekt werde bei einer Prüfung ohnehin untersucht und berücksichtigt. Die WEKO fordert einen Verzicht darauf, gemäss **Absatz 3** eine Anpassung der Offerte *an das Niveau der Kennzahlen vergleichbarer Unternehmen* zu verlangen, falls sich unterschiedliche Kennzahlen nicht rechtfertigen lassen. Eine solche Formulierung könnte das Risiko erhöhen, dass sich die TU hinsichtlich der Kennzahlen austauschen.

Artikel 38

Die Vorgaben für den Abschluss von Angebotsvereinbarungen sind in Artikel 38 beschrieben; ein solcher Abschluss erfolgt, wenn alle Besteller die Offerte angenommen haben (**Absatz 1**). Der Kanton BE schlägt eine Präzisierung für **Absatz 2** vor.

Absatz 4 hält fest, dass die für mehr als ein Jahr beschlossenen Abgeltungen unter dem Vorhalt der Budgetgenehmigung stehen. Werden die Abgeltungen in der Folge reduziert, so sind die TU berechtigt, das Angebot in Absprache mit den Bestellern zu reduzieren. Der Kanton BE schlägt stattdessen eine Formulierung vor, wonach im Falle von geringeren Mitteln die Offerten und somit das Angebot neu verhandelt werden müssen. Der VöV weist darauf hin, dass die Angebotsvereinbarungen oftmals erst mehrere Monate nach dem Fahrplanwechsel eintreffen und die TU bereits nach Bestellung produzieren. Falls sich wegen Budgetrestriktionen unverhältnismässige Angebotsreduktionen aufdrängen, sind die TU schadlos zu halten (**Ergänzung von Absatz 4**).

Artikel 39

Hier wird darauf hingewiesen, dass die Angebotsvereinbarungen einen Vorbehalt enthalten können, um spätere Berechnungen für den tatsächlichen Umfang der erbrachten Leistungen vorzusehen (**Absatz 1**). Aus Sicht des Kantons BE ist die Formulierung unklar und zu präzisieren.

Artikel 40

In diesem Artikel sind die Ausführungen zu Nachverhandlungen enthalten. PostAuto AG hält die Aussagen für unnötig kompliziert und schlägt eine Entschlackung von **Absatz 1** und die Streichung von **Absatz 2** vor. Die Aussage des Artikels beschränkt sich gemäss diesen Anträgen nur noch darauf, dass Nachverhandlungen über die Angebotsvereinbarung durchzuführen sind, sofern sich nach deren Abschluss neue wesentliche Tatsachen ergeben.

Artikel 41

Diese Bestimmung enthält die Vorgaben für den interkantonalen Verteiler von Abgeltungen. Bedient eine Linie mehrere Kantone und können sich die Kantone nicht auf einen interkantonalen Verteilerschlüssel einigen, so legt das BAV diesen fest (**Absatz 2**). Dabei spielt der Begriff der *Linienlänge*

auf dem Kantonsgebiet eine wichtige Rolle. Der Kanton JU beantragt, stattdessen von *zurückgelegten Kilometern* zu sprechen. Damit würde auch die Häufigkeit der Nutzung des kantonalen Linienabschnitts berücksichtigt.

Artikel 42

Hier wird die Berechnung der Kantonsbeteiligungen beschrieben; dabei sind die strukturellen Voraussetzungen zu berücksichtigen. Der Artikel macht Verweise auf **Anhang 2** (Formel zur Berechnung) und **Anhang 3** der Verordnung (Tabelle der Kantonsbeteiligungen). Die Kantonsbeteiligungen liegen in einer Spannweite von 20 (GR) bis 73 (BS) Prozent.

Der Kanton VS ist ausdrücklich damit einverstanden, dass die strukturellen Bedingungen auch in Zukunft berücksichtigt werden. Der Kanton BS hält die Weiterführung der bisherigen Beteiligungen für unreflektiert und die grossen Unterschiede unter den Kantonen für nicht nachvollziehbar. Die strukturellen Voraussetzungen würden über den Neuen Finanzausgleich (NFA) berücksichtigt und abgegolten. Der Kanton BS fordert daher eine Überprüfung der Zahlen und insbesondere eine Erhöhung der aktuellen Mindestbeteiligung von 20 Prozent.

Artikel 43

Gemäss diesem Artikel darf die jährliche Abweichung vom Bundesanteil nach Artikel 30, Absatz 1 PBG maximal 5 Prozentpunkte betragen. Der Kanton GR möchte prüfen, diese Bestimmung zu streichen, da der Bund gesetzlich verpflichtet ist, 50 Prozent der Abgeltungen im RPV zu leisten.

Artikel 43a (neu)

Verschiedene Kreise halten die Vorschläge des Bundesrats zum historischen Rollmaterial für zu restriktiv und sind nicht einverstanden damit, dass historisches Rollmaterial gemäss neuer ARPV nur noch abgeltungsberechtigt ist, wenn es fahrplanmässig eingesetzt wird. Sie haben beantragt, in Artikel 3 einen neuen Buchstaben g einzufügen, welcher das historische Rollmaterial breiter definiert (s. vorne).

In der Folge schlägt der VöV nun vor, einen **neuen Artikel 43a** einzufügen, welcher die Grundsätze für die Abgeltung von historischem Rollmaterial durch Bund und Kantone neu und breiter definiert. Die RhB, der Verband historischer Eisenbahnen Schweiz (HECH), die BLS-Stiftung, SBB Historic und sowie die Stiftung BERNMOBIL Historique unterstützen diese Position ausdrücklich. Auch BERNMOBIL schlägt Erweiterungen vor und beantragt insbesondere, dass auch im Ortsverkehr eingesetztes Rollmaterial abgeltungsberechtigt sein könne.

Artikel 44

Angebote von nationaler Bedeutung sind in diesem Artikel beschrieben. Der Bund kann demnach allein mit einer TU Abgeltungen für die von ihm bestellten Angebote von nationaler Bedeutung vereinbaren. Gemäss Erläuterungen des Bundesrats kommen Bestellungen von Verkehrsangeboten allein durch den Bund weiterhin höchstens in temporär begrenzten Ausnahmefällen oder in Ausnahmesituationen gemäss der neu vorgesehenen Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOKA) in Frage. Leistungen der beauftragten Organisationen (Systemführerinnen) sollen vom Bund alleine aus dem RPV-Kredit abgegolten werden können.

Der Kanton FR nimmt von dieser Bestimmung Kenntnis und geht davon aus, dass solche Bestellungen nicht zum Schaden der von Bund und Kantonen bestellten Angeboten im RPV gehen. Der Kanton SG erachtet die vorgeschlagene Änderung als sinnvoll. Auch der Kanton UR zeigt sich einverstanden mit der Bestellung von Leistungen von Systemführerinnen, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die anfallenden Kosten nicht zu Lasten des bisher jeweils ausgeschöpften RPV-Kredits gehen.

Transfair begrüsst die vorgenommenen Präzisierungen für die Bestellung von Angeboten nationaler Bedeutung, beantragt aber die Prüfung einer dritten Systemführerschaft für den städtischen Nahverkehr, z.B. für die Koordination von E-Bussen oder im Falle einer Pandemie oder Energiemangellage.

Der VöV möchte dem Bund bei der finanziellen Beteiligung an Angeboten von nationaler Bedeutung mehr Handlungsfreiheit verschaffen. Er schlägt dafür eine **Neufassung von Artikel 44** vor, welche schriftliche Vereinbarungen mit den Leistungserbringern vorsieht. Solche könnten z.B. im Kontext mit der Digitalisierung, Kooperation mit Dritten oder Branchenaktivitäten erfolgen.

Artikel 46

Diese Bestimmung regelt die Bestellung von Tarifierleichterungen. Solche können bestellt und abgegolten werden, wenn sie den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöhen können.

Die BLS AG, SBB AG und der VöV fordern eine Erweiterung des Artikels. Entschädigungen sollen insbesondere auch für den Fernverkehr ausgerichtet werden, wenn dieser Einnahmefälle aufgrund der Anerkennung von Tarifverbänden erleidet. Dabei verweisen sie auch auf die von ihnen beantragte Definition des Begriffs der Tarifierleichterungen (neuer Buchstabe h in Artikel 3 ARPV; s. dort). Der Kanton GR erwartet auch eine verbindliche Regelung in Bezug auf Entschädigungen für den Fernverkehr; er schlägt vor, diese im Falle von Ertragsausfällen für die Verkehrsverbände zu verbieten.

Transport Public Genevois (TPG) beantragt, einen **Absatz 2** einzufügen. Dort ist festzulegen, dass – sollte sich binnen fünf Jahren keine spürbare Erhöhung des Verkehrsanteils ergeben haben – die Besteller die entstandenen Ausfälle entschädigen, die Tarifierleichterung aber rückgängig machen.

Artikel 47

Diese Bestimmung bezieht sich auf Tarifverbände. In diesen können Angebote von Bund und Kantonen ohne separate Entschädigung für Einnahmefälle gemeinsam bestellt und abgegolten werden, und zwar unter zwei Bedingungen: einerseits wenn zwischen den Unternehmen eine nachfrageabhängige Einnahmenverteilung aufgrund der Personenkilometer, der Anzahl der Einsteigenden und der Fahrausweisstruktur pro Linie vereinbart wird (**Buchstabe a**), andererseits wenn das Erlösniveau um höchstens 20 Prozent unter dem Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs liegt (**Buchstabe b**).

Der Kanton GR hält den Einbezug der Fahrausweisstruktur gemäss **Buchstabe a** für zu aufwändig, zumal diese keinen Kundennutzen bringe. Er regt an, eine wirtschaftlichere Erhebungsmethode beizuziehen. Der Kanton ZH, der Schweizerische Städteverband, Alliance SwissPass und der VöV schlagen vor, für die neu zu erhebende Fahrausweisstruktur eine Übergangsfrist mindestens bis zur Fahrplanperiode 2029/30 vorzusehen. PostAuto AG und Alliance SwissPass schliesslich verlangen die Streichung des Begriffs *pro Linie*, da es im Strassenverkehr keine Fahrausweiserhebung pro Linie gibt (PostAuto AG) und da die Erhebung pro Linie einen hohen Aufwand, aber nur einen geringen Mehrwert an Genauigkeit bringe (Alliance SwissPass).

Die Kantone TI und ZH verlangen in **Buchstabe b** eine Präzisierung, wie das Erlösniveau im nationalen Verkehr bestimmt wird. Die beim sogenannten «Standard-Erlösniveau» einflussenden Faktoren seien zu berücksichtigen. Auch der VöV unterstützt diese Position. Der Kanton BE wünscht eine Präzisierung des in **Buchstabe b** angesprochenen Erlösniveaus. Auch der Kanton GR verlangt eine Plausibilisierung der Grenze von 20 Prozent. In diesem Zusammenhang seien auch Vorgaben für die tarifkilometrischen Aufschläge im direkten Verkehr zu machen.

Artikel 54

Gemäss diesem Artikel ist die Umwandlung von Darlehen spätestens drei Monate im Voraus beim BAV zu beantragen. Der Kanton BL vermisst die Aussage, wer einen solchen Antrag stellen darf.

Artikel 55

Diese Bestimmung hält fest, dass das BAV, die beteiligten Kantone und die TU für die Umwandlung oder Sistierung der Rückzahlung eines Darlehens eine Vereinbarung abschliessen (**Absatz 1**). Der Kanton BL fordert für diesen Absatz mehrere Präzisierungen.

Artikel 56

Dieser Artikel legt fest, dass der Bund zur Förderung von Innovationen im Rahmen der bewilligten Kredite A-Fonds-perdu-Beiträge gewähren kann (**Absatz 1**). Diese können dem Regional-, Orts- und Fernverkehr sowie Leistungen ohne Erschliessungsfunktion zugutekommen. Die Voraussetzungen und der Prozess der Vergabe regelt das BAV in einer Richtlinie (**Absatz 2**).

Die Kantone FR und VS sowie transfair begrüessen ausdrücklich, dass Beiträge an Innovationen nicht mehr nur für den Regionalverkehr vorgesehen sind. Economiesuisse beantragt, dass A-Fonds-perdu-Beiträge nur gewährt werden können, wenn diese wettbewerbsneutral sind (**Erweiterung Absatz 1**). Der Schweizerische Städteverband fordert **Absatz 1** dahingehend zu ergänzen, dass auch Innovationsprojekte für den Vertrieb von multimodalen Mobilitätsangeboten, welche Angebote des öffentlichen Verkehrs integrieren, beitragsberechtigt sind.

Artikel 57

Dieser Passus der Verordnung erläutert die Investitionen von Seilbahnunternehmen; auch hier sind A-Fonds-perdu-Beiträge möglich (**Absatz 1**). Einzelheiten regelt das BAV in einer Richtlinie (**Absatz 2**).

Der Kanton VS begrüsst ausdrücklich die Fortführung dieser Beiträge und betont die Bedeutung der Seilbahnen für die Berggebiete. Seilbahnen Schweiz fordert den Einbezug bei der Erarbeitung der Richtlinie.

Artikel 58

Hier werden die Grundsätze zur Rechnungslegung festgelegt. Demnach muss die Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermitteln (**Absatz 1**). Das BAV legt das für die Rechnungslegung anzuwendende Regelwerk sowie Ausnahmen in einer Richtlinie fest (**Absatz 2**). Gemäss den Erläuterungen des Bundesrats ist dafür grundsätzlich Swiss GAAP FER vorgesehen.

Der Schweizerische Städteverband hält mit Blick auf **Artikel 58 und Artikel 63, Absatz 1** fest, dass die gemeindeeigenen Verkehrsbetriebe ihre Abschlüsse und Kostenrechnungen nach dem gesetzlichen Rahmen der öffentlichen Hand ausrichten müssen. Die Regeln des für sie massgebenden Standards HRM2 unterscheiden sich grundlegend von GAAP FER. Eine Rechnungslegung nach HRM2 müsse auch mit der neuen ARPV möglich sein.

Wäre nur der Standard GAAP FER zugelassen, so wäre dies für Transport Public Genevois (TPG) problematisch. Aktuell erfolge die Rechnungslegung entsprechend den Vorgaben des Kantons Genf gemäss den Normen IPSAS. Dies müsse auch in Zukunft möglich sein.

Der VöV weist darauf hin, dass integrierte Unternehmen neben dem RPV z.B. auch Güterverkehr, einen Autoverlad und Infrastruktur betreiben können. Für den VöV stellt sich die Frage, welche Auswirkungen auf die verschiedenen Sparten es habe, wenn für den RPV GAAP FER festgelegt werde (**Absatz 2**) bzw. wie die Konsistenz der Rechnungslegung in solchen Unternehmen sichergestellt werde.

Artikel 59

In dieser Bestimmung sind die Regelungen zur Betriebskosten- und Leistungsrechnung enthalten. Der Kanton BE beantragt, auf den Begriff der Betriebskostenrechnung zu verzichten, da er gerade mit Bezug auf den Standard GAAP FER nicht geeignet erscheint. Der Kanton VS begrüsst ausdrücklich, dass mit einer Richtlinie höhere Klarheit geschaffen werden soll.

Abschnitt 3 legt in den **Artikeln 60 bis 64** die Bestimmungen für die Anlagen- und Abschreibungsrechnungen ausführlich dar.

BERNMOBIL und der VöV sind einverstanden mit dem geplanten Standard Swiss GAAP FER, verlangen aber eine ersatzlose Streichung von **Artikel 60 bis 64**. Die darin enthaltenen, detaillierten Regelungen sind aus ihrer Sicht überflüssig, weil die Vorgaben zur Rechnungslegung in Swiss GAAP FER bereits enthalten seien. Weitere Angaben seien nicht nötig und könnten zu Widersprüchen führen.

Artikel 63

Diese Bestimmung äussert sich in **Absatz 1 bis 4** zu den Abschreibungen und Wertberichtigungen.

Der Kanton LU schlägt eine Ergänzung von **Artikel 63** mit Bestimmungen zum Leasing vor.

Die Kantone AG und SO wünschen in **Absatz 2** zu prüfen, ob die Definition der Abschreibungsdauer mit Beginn der *betrieblichen* (statt *kommerziellen*) Nutzung von Anlagen im RPV nicht zu einer Benachteiligung jener Regionen führt, in welchen grössere Fahrzeugflotten zuerst eingesetzt wurden.

Die Kantone GL, TG und SG begrüssen die Verwendung des Standards Swiss GAAP FER. Sie würden es aber vor dem Hintergrund von Swiss GAAP FER vorziehen, die Abschreibungsdauer ab dem *kommerziellen* Einsatz der Fahrzeuge mit Reisenden beginnen zu lassen. Der Begriff der *betrieblichen* Nutzung werde im erläuternden Bericht des Bundesrats nicht korrekt definiert. Auch der Kanton GR hält die Verwendung des Begriffs der *betrieblichen* Nutzung für angebracht.

Der Kanton VD weist darauf hin, dass in **Absatz 4** noch Aussagen zur Infrastruktur (Tunnel-Ausbrucharbeiten) enthalten seien; diese müssten gestrichen werden.

Artikel 65

Hier finden sich die Regelungen zur Jahresrechnung.

Gemäss **Absatz 1** müssen die TU, die Abgeltungen oder Finanzhilfen von Bund und Kantonen erhalten, diesen 30 Tage nach der Generalversammlung die genehmigte Jahresrechnung einreichen. In den **Buchstaben a bis k** werden die einzureichenden Unterlagen aufgezählt.

Die Kantone AI, AR und BE sind der Auffassung, dass 30 Tage nach der Generalversammlung nicht geeignet bzw. zu spät ist. Aufgrund des Bestellprozesses müsse die Jahresrechnung spätestens bis am 30. April eingereicht werden (**Ergänzung Absatz 1**), allenfalls auch noch nicht genehmigt.

Der Schweizerische Städteverband macht geltend, dass die in **Absatz 1** genannten Begriffe der Generalversammlung oder des Verwaltungsrats privatrechtliche Gremien seien. Diese existieren gewissen Städten nicht. Deshalb seien vergleichbare Gemeindegremien als gleichwertig anzusehen.

Die VBZ beantragen, die einzureichenden Unterlagen offener und nur exemplarisch zu formulieren (**Absatz 1, Buchstaben a bis k**). Artikel 65 sei auf Unternehmen ausgerichtet, welche als juristische Personen des Privatrechts organisiert seien. Der VBZ sei eine Dienstabteilung der Stadt Zürich und könne viele Bestimmungen nur durch analoge Auslegung erfüllen.

Die SBB AG ist der Auffassung, dass in **Absatz 1**, Buchstabe j eine Doppelspurigkeit enthalten ist und beantragt, diesen Buchstaben ersatzlos zu streichen. Der dort als Unterlage eingeforderte Revisionsbericht an den Verwaltungsrat bringe keinen Mehrwert, da allfällige subventionsrechtliche Feststellungen bereits durch die Revisionsstelle in ihrem Bericht zur Spezialprüfung eingereicht würden.

STI Bus AG beantragt, dass die Prüftätigkeit des BAV gemäss **Absatz 4** auf Verordnungsstufe (UVEK) zu regeln ist. Richtlinien können höchstens als Vollzugshilfen dienen.

Artikel 67

Hier werden die Übergangsbestimmungen festgehalten. Demnach sind Vergabevereinbarungen nach bisherigem Recht bis zu ihrem Ablauf den Zielvereinbarungen nach Artikel 26 gleichgestellt (**Absatz 1**).

Der Kanton JU fordert eine Umformulierung von Absatz 1, wonach die Vergabevereinbarungen bis zu ihrem Ablauf Gültigkeit behalten und Bund und Kantone Zielvereinbarungen nach Artikel 26 abschliessen können, sofern solche noch nicht existieren.

Anhang I, Gliederung der Planrechnung sowie der Linienerfolgsrechnung

Anhang I zeigt im Einzelnen auf, wofür die Kosten, Erlöse und Abgeltungen in den Planrechnungen und Linienerfolgsrechnungen auszuweisen sind. Dies erfolgt in **fünf Ziffern**, die jeweils in einer weiteren Ebene mit verschiedenen Punkten unterteilt sind.

Der Kanton BE fordert Anpassungen in **Ziffer 4 und 5**. Der Kanton JU fordert punktuelle Anpassungen, um mehr Klarheit gegenüber den TU zu schaffen. Ferner schlägt er vor, Punkt 4.8 (Verkauf und Vertrieb) in Marketing umzubenennen. Der Kanton LU postuliert, dass in Punkt 4.6 nicht nur die Fahrzeugmiete, sondern auch ein Leasing erfasst sein sollte. Zudem sollen unter Punkt 4.7 (Infrastruktur Strasse oder Schiffe) auch Fahrleitungen für Trolleybusse und E-Ladestationen erfasst sein. Die Kantone SG und VD fordern weitere Detaillierungen bei Punkt 4.5. Die WEKO regt an, Punkt 4.8 (Verkauf und Vertrieb) zu differenzieren, da sich dieser Kostenpunkt bei den TU stark unterscheiden könne.

Die SBB AG stellt fest, dass gemäss Artikel 37c KPFV die Gliederung und der Detaillierungsgrad der Erlöse und Kosten für die Betriebskosten- und Leistungsrechnung durch die Eingabemaske des BAV bestimmt werden sollen. Die SBB AG hält diese Lösung für zu wenig stabil und vermisst den Einbezug der Branche. Die Gliederung sollte im Anhang der Verordnung festgehalten sein (wie Anhang 1 ARPV mit Mindestgliederung für den RPV).

Der VöV regt an, die Gliederung der Planrechnung sowie der Linienerfolgsrechnung vorderhand noch nicht in die Verordnung zu übernehmen. Die abgebildete Fassung sei unvollständig und stamme aus der «Guidance» des BAV (Richtlinien für die Subventionen), welche laufend angepasst wird. Punkt 4.9 (Trassenpreis) sei auf die Normalspurbahnen zu beschränken; für die Schmalspurbahnen seien Lösungen mit geringerem Aufwand vorzusehen.

3.2.1 Weitere Bemerkungen

Der Kanton VD weist darauf hin, dass verschiedene Hinweise in *bestehenden* Richtlinien des BAV auf die hier zur Diskussion stehenden Verordnungen anzupassen seien.

Eine Neuerung und Klärung besteht in der Vernehmlassungsvorlage auch in Bezug auf die **Eigenkapitalverzinsung und Gewinnorientierung** in subventionierten Verkehrssparten. In Folge der verschiedenen Subventionsfälle wird im PBG neu festgelegt, dass die TU bei der Ermittlung ungedeckter Kosten weder Eigenkapitalzinsen noch Gewinn- und Risikozuschläge einrechnen dürfen. Artikel 15 der früheren ARPV wird daher ersatzlos gestrichen. In einer Richtlinie (Guidance) wird aber festgelegt, dass Kapital aus anderen Sparten mit dem expliziten Einverständnis der Besteller verzinst werden kann. Die Gewinnorientierung in subventionierten Verkehrssparten soll ebenfalls nicht gänzlich ausgeschlossen werden, sofern einzelne Leistungen überwiegend zu Marktpreisen für Dritte erbracht werden. Präzisierungen erfolgen auch hier in einer Richtlinie (Guidance).

Der Kanton GR stellt fest, dass die Aufhebung der **Verzinsung des Eigenkapital** mit Blick auf die Matterhorn Gotthard Bahn (BVZ) speziell zu beleuchten sei. Davon betroffen seien die BVZ, die Kantone GR, UR und VS sowie der Bund. Die Verzinsung des überwiegend aus privaten Quellen stammenden Eigenkapitals sei in einem Aktionärsbindungsvertrag unter diesen Beteiligten geregelt. Dieser wurde 2023 erneuert und läuft bis 2032. Der Kanton GR geht – wie auch die Matterhorn Gotthard Bahn BVZ selbst – davon aus, dass eine Verzinsung bis dahin und auch darüber hinaus möglich sein wird.

Die Schweizerische Volkspartei (SVP) begrüsst es, wenn die TU ihre Leistungen, die ausserhalb der konzessionierten Personenbeförderung erbracht werden, an Dritte zu Marktpreisen verrechnen und auch Gewinne machen können.

3.3 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der KPFV

Im Gegensatz zur ARPV befasst sich die Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) ausschliesslich mit der Infrastruktur und nicht mit Fragen des Verkehrs. In der Vernehmlassung ist nur eine einzige Stellungnahme eingegangen.

Der Kanton FR weist unter Bezugnahme auf **Artikel 5** (Investitionen in den Substanzerhalt und Ausbau) darauf hin, dass die Strecke Bern-Freiburg-Lausanne-Genf stark ausgelastet sei und Ausbauten nötig seien, bevor eine Gleichstellung von Güter- und Personenverkehr denkbar sei.

3.3.1 Weitere Bemerkungen

Keine

3.4 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der VPB

In Bezug auf die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) sind schwergewichtig Stellungnahmen zur Erschliessungsfunktion (Artikel 5), zur Öffnung der Vertriebsstruktur für Dritte (Artikel 56a) sowie zu den Bestimmungen zum Datenschutz (Artikel 79a) eingegangen.

Artikel 5

Diese Bestimmung definiert die Erschliessungsfunktion einer Linie und den Begriff der erschlossenen Ortschaften bzw. Siedlungsgebiete. Dabei kann es um eine Groberschliessung oder im Ortsverkehr um eine Feinerschliessung gehen (**Absatz 1**). So besteht eine Erschliessungsfunktion zum Beispiel, wenn in einem Siedlungsgebiet das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen (**Absatz 2**), und zwar in einem Umkreis von höchstens 1.5 km Radius (**Absatz 2, Buchstabe a**).

Die Kantone AG, SO und TG begrüssen ausdrücklich die Klärung der Grob- und Feinerschliessung.

Der Kanton BE beantragt unter Verweis auf **Absatz 4, Buchstaben a und b**, dass die Definition der Grob- und Feinerschliessung gegenüber heute nicht verändert wird, um Missverständnisse zu vermeiden.

Der Kanton GR wünscht sich mehr Flexibilität bei der Definition der Erschliessungsfunktion und stellt entsprechende Anträge (**Absatz 2, Buchstabe a**: Umkreis von *in der Regel nicht mehr* als 1.5 km Radius; **Absatz 2**: 50 statt 100 Personen in einem Siedlungsgebiet).

Der Kanton ZH und der ZVV hingegen sind der Auffassung, dass die Definition der Erschliessungsfunktion enger gefasst werden sollte (z.B. engerer Radius von 750 Meter in **Absatz 2, Buchstabe a**).

Der Kanton SZ begrüsst die Verbesserungen und Abgrenzungen, die in Bezug auf die Erschliessungsfunktion vorgenommen wurden. Da aber immer noch Interpretationsspielraum bestehe, wäre aus seiner Sicht eine Richtlinie des BAV als Hilfestellung wertvoll.

Der Kanton TI regt an, **Buchstabe b von Absatz 2** zu überprüfen, weil der Vorschlag zu einer Ungleichbehandlung in den Fällen führt, in denen eine Linie mehrere Ortschaften mit jeweils weniger als 100 Einwohnern bedient, die aber in der Summe mehr als 100 Einwohner haben.

Aus Sicht des Kantons VD sollte die Formulierung der **Absätze 3 und 4** nochmals überprüft werden, da sie – aufgrund der Abkehr vom bisher verwendeten Begriff «Verknüpfungspunkt» – nicht mehr genügend klar ist.

Der Kanton VS weist darauf hin, dass die Bedingungen für die Erschliessung von Siedlungsgebieten in **Absatz 2** und gemäss **Buchstaben a, b und c** nicht kumulativ verstanden werden dürfen.

Artikel 56a

Gemäss diesem Artikel haben die TU neu den Auftrag, gemeinsam eine Vertriebsinfrastruktur zu betreiben und weiterzuentwickeln (**Absatz 1**). Eine solche besteht heute bereits mit der Plattform NOVA, welche von der öV-Branche betrieben und von den Bestellern des RPV mitfinanziert wird. Gemäss **Absatz 2** müssen sich Unternehmen des direkten Verkehrs der Vertriebsinfrastruktur anschliessen, anderen konzessionierten TU ist der Anschluss diskriminierungsfrei zu gewähren. Da der Ticketvertrieb gemäss Erläuterungen des Bundesrats dem Kartellgesetz untersteht, sei der Zugang grundsätzlich auch Dritten zu gewähren. Die Vertriebsinfrastruktur umfasst mindestens das Fahrausweissortiment des direkten Verkehrs (**Absatz 3**); zu den für den Vertrieb erforderlichen Sach- und Personendaten gehören insbesondere Fahrausweissortimente, Tarife, Kundendaten, beanspruchte Leistungen der Kunden sowie Kontrolldaten (**Absatz 4**).

Der Kanton FR schlägt vor, ein Prinzip der Reziprozität einzuführen: Wer von diesen Daten profitiert, muss auch Zugang zu seinen eigenen Daten gewähren.

Travail.Suisse und transfair lehnen die Öffnung des Vertriebs für Dritte ab; es wird eine Erosion der Kundenschnittstelle seitens der TU sowie ein Verlust an Umsatz befürchtet. Transfair begrüsst aber immerhin, dass der Betrieb und die Entwicklung der Plattform durch die TU erfolgen sollen.

Der Schweizerische Städteverband fordert eine Ergänzung von **Absatz 2**, wonach für den diskriminierungsfreien Zugang durch Dritte ein angemessenes Entgelt zu erheben sei. Der Schweizerische Gewerbeverband und die WEKO betonen, dass beim Ticketvertrieb das Kartellgesetz anwendbar sei, so dass dieser Bereich im Sinne des Wettbewerbs Dritten diskriminierungsfrei offenstehen müsse. Auch economiesuisse befürwortet ausdrücklich eine Öffnung für Dritte, und zwar nicht nur aus der öV-Branche, sondern für Unternehmen jeder Art (z.B. Startups, Mobilitäts- und Dienstleistungsunternehmen). Economiesuisse beantragt deshalb eine Umformulierung von **Absatz 2**, so dass keine Beschränkung auf konzessionierte TU und solche mit einer Bewilligung nach Artikel 7 oder 8 PBG mehr enthalten ist. Der TCS fordert ebenfalls dazu auf, diese Beschränkungen zu streichen; der diskriminierungsfreie Zugang ist auch Dritten ausserhalb der öV-Branche zu gewähren, um Mobilitätsangebote besser zu verknüpfen.

Transport Public Genevois (TPG) unterstützt grundsätzlich eine gemeinsame Vertriebsinfrastruktur, geht aber davon aus, dass Dritte mit Zugang sich auch an den Kosten beteiligen würden.

Alliance SwissPass beantragt, den Begriff der Vertriebsinfrastruktur durch Verkaufsinfrastruktur zu ersetzen. Aus Sicht von Alliance SwissPass ist es sinnvoll, dass Unternehmen, welche direkten Verkehr anbieten, NOVA nutzen (**Absatz 1 und 2**). Dies bedeute jedoch nicht, dass der gesamte Verkauf über diese Plattform abzuwickeln sei; für gewisse Segmente seien, gerade im touristischen Verkehr, andere Kanäle besser geeignet. Alliance SwissPass fordert mit Blick auf **Absatz 4**, dass auch Daten zur

nachträglichen Preisberechnung (automatisches Ticketing) zu den erforderlichen Sach- und Personendaten gehören.

Artikel 62a

Aufgrund dieser Bestimmung sind, unter Verweis auf Artikel 6 der neuen Verkehrsrechte-Verordnung der EU und im Sinne des Landverkehrsabkommens, Fahrräder in der Schweiz im internationalen Eisenbahnverkehr mitzuführen. Die TU haben die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um dies zu ermöglichen. Für den nationalen Verkehr gilt in der Schweiz weiterhin die bisherige Bestimmung, wonach Fahrräder mitzuführen sind, wenn dies den Verkehr nicht beeinträchtigt.

Der Kanton TI bemerkt, dass die neue Bestimmung nicht nur für den internationalen Fernverkehr, sondern auch im nationalen Verkehr bzw. in Grenzregionen gelten soll.

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) begrüsst die Bestimmung mit Bezug zum internationalen Verkehr ausdrücklich, da dies im Interesse des Schweizer Tourismus liege.

Der VCS, BirdLife Schweiz und Pro Velo Schweiz (VPB) beantragen, dass Velos auch im nationalen Verkehr mitgeführt werden dürfen, vorbehältlich von Sicherheits- oder betrieblichen Gründen.

Artikel 79a

Diese Bestimmung setzt den rechtlichen Rahmen für die Bearbeitung von Personendaten durch die TU. **Absatz 1** zählt in den **Buchstaben a – f** jene Personendaten von Reisenden mit einem persönlichen Fahrausweis abschliessend auf, welche die TU bearbeiten dürfen. Dazu zählen Name, Geburtsdatum, die Wohn- und E-Mail-Adresse, Mobiltelefonnummer sowie das Zahlungsmittel. **Absatz 2** legt in den **Buchstaben a, b und c** die besonders schützenswerten Personendaten fest, welche bearbeitet werden dürfen. Dazu gehören z.B. maschinenlesbare Fotos zur Identifizierung von Reisenden (**Buchstabe a**) oder Daten zur Ortung der Ein- und Ausstiegsstationen zur Berechnung des Fahrpreises (**Buchstabe b**). Gemäss **Absatz 3** dürfen die Daten der Ein- und Ausstiegsorte allen Unternehmen bekannt gegeben werden, welche Anspruch auf Beteiligung an den Einnahmen haben. **Absatz 4** legt fest, dass Personendaten nur anonymisiert zur Verbesserung der Vertriebsinfrastruktur verwendet werden dürfen.

In seinen Erläuterungen weist der Bundesrat darauf hin, dass das 2023 in Kraft getretene revidierte Datenschutzrecht mit Datenschutzgesetz (DSG) und Datenschutzverordnung (DSV) festlegt, dass Bundesorgane alle bearbeiteten Personendaten protokollieren müssen (DSV, Artikel 4 Absatz 2). Die TU des öffentlichen Verkehrs sind gemäss Bundesrat in diesem Zusammenhang den Bundesorganen gleichgestellt. Zur Bearbeitung der Daten zählen u.a. das Speichern, Verändern, Lesen und Löschen. Im Massengeschäft des öffentlichen Verkehrs dürften dadurch gemäss Erläuterungen nicht unerhebliche zusätzliche Datenmengen entstehen, zumal diese ein Jahr lang aufzubewahren sind.

Travail.Suisse, die Schweizerische Volkspartei SVP, das Centre Patronal und transfair haben nur allgemein zu den Fragen der Datenbearbeitung Stellung genommen. Alle vier begrünnen die Gleichstellung der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit jenen der Privatwirtschaft. Damit seien die öV-Unternehmen in diesem Bereich keinen wirtschaftlichen Nachteilen ausgesetzt (Travail.Suisse und transfair). Die SVP hält darüber hinaus fest, dass die Erfassung von Personendaten und der Ein- und Ausstiegsorte zur Sicherheit der Reisenden und der Optimierung des Betriebs sinnvoll seien, die Erfassung aber unter strikter Einhaltung des Datenschutzes erfolgen müsse.

Der Kanton VD ist der Auffassung, dass die in **Absatz 1, Buchstabe d und e** vorgesehene Bearbeitung von E-Mail-Adresse und Mobiltelefonnummer für die Sicherung der Einnahmen nicht notwendig sei. Mit Blick auf **Absatz 3** legt der Kanton VD Wert darauf, dass die Ein- und Ausstiegsorte nur erhoben werden dürfen, wenn die Reisenden ein entsprechendes Tarifmodell gewählt haben, nicht aber für einen Vergleich der effektiv getätigten Reise mit jener auf dem Fahrausweis angegebenen Strecke.

Der Kanton ZH erhebt grundsätzliche Kritik an Artikel 79a und beantragt, Artikel 79a ganz wegzulassen oder aber in Absprache mit den TU im Sinne der Zweckmässigkeit und Angemessenheit grundlegend zu überarbeiten. Nach Auffassung des Kantons ZH bestehen für die TU, welche gemäss Artikel 54 des PBG als Bundesorgane zu behandeln sind, genügend Vorgaben in Bezug auf den Datenschutz, nämlich aufgrund des PBG (Art. 20, 20a und 54) sowie des Datenschutzgesetzes (DSG) und der Datenschutzverordnung (DSV). Zusätzliche Konkretisierungen oder Einschränkungen der Bearbeitung von Personendaten durch die TU seien deshalb weder notwendig noch zweckmässig.

Auch die SBB AG hat – wie auch weitere TU, Alliance SwissPass und der VöV – grundlegende Einwände gegen mehrere Vorgaben von Artikel 79a. In ihren Vernehmlassungsantworten begründen sie ihre Position ausführlich. PostAuto AG schliesst sich ausdrücklich der Eingabe des VöV an. Die SBB AG beantragt, **Absatz 1** mit der abschliessenden Aufzählung der Daten, welche die TU bearbeiten dürfen, zu streichen. Die Gesetzgebung sollte generell lediglich festlegen, dass für einen bestimmten Zweck zu erhebenden Daten (ohne Aufzählung) bearbeitet werden dürfen. Sollte eine Aufzählung der Datenkategorien notwendig sein, so legt die SBB AG eine alternative, weniger restriktive Formulierung von Absatz 1 vor; die BLS AG und die Turbo AG vertreten die gleiche Position. Die vorgeschlagene Formulierung deckt sich auch mit jener, welcher der VöV einbringt, wobei dieser noch den Begriff der Missbrauchsbekämpfung in **Absatz 1** aufnehmen will. Dies schlagen auch die VBZ und der ZVV vor.

Die BLS AG, SBB AG, die VBZ, der ZVV, Alliance SwissPass sowie der VöV beantragen, auch **Absatz 2** von Artikel 79a zu streichen. Entweder handele es sich bei der Aufzählung gemäss **Buchstabe a, b und c** gemäss schweizerischem Datenschutzrecht gar nicht um besonders schützenswerte Personendaten, oder aber die Datenbearbeitung sei bereits durch andere Rechtsgrundlagen geregelt.

Die BLS AG, SBB AG, die VBZ, der ZVV, Alliance SwissPass sowie der VöV beantragen, **Absatz 3** in der vorliegenden Form zu streichen und neu zu formulieren. Es gehe nicht darum, dass Daten an die TU bekannt gegeben würden, sondern um die Möglichkeit, Ein- und Ausstiegsorte mit digitalen Erhebungsmethoden zu erfassen und die Einnahmenverteilung gemäss gesetzlichem Auftrag sicherstellen zu können.

Auch für **Absatz 4** fordern die BLS AG, SBB AG, Alliance SwissPass und der VöV eine neue Formulierung. Ihrer Meinung nach greift die Aussage, wonach Personendaten anonymisiert zur Verbesserung der Vertriebsinfrastruktur verwendet werden dürfen, zu kurz. Die alternative Formulierung fokussiert auf die Bearbeitung von Personendaten für nicht personenbezogene Zwecke, insbesondere für Forschung, Planung oder Statistik. Dabei seien Artikel 39, Absatz 1 des DSG zu beachten.

Mit Blick auf die **Protokollierung** der Datenbearbeitung bemerkt BERNMOBIL, dass die Protokollierung aller bearbeiteten Personendaten zu aufwändig, zu teuer und nicht machbar sei. Sie widerspreche auch dem Grundsatz der Datensparsamkeit des neuen Datenrechts. BERNMOBIL beantragt deshalb, die Protokollierung auf die Bearbeitung besonders schützenswerter Personendaten sowie auf das Profiling mit hohem Risiko zu beschränken.

Die BLS AG, die SBB AG, die VBZ, der ZVV, Alliance SwissPass sowie der VöV vertreten ebenfalls diese grundsätzliche Position. Die Vorschläge gemäss Bundesrat seien unverhältnismässig; allein bei der SBB AG würden pro Jahr Zusatzkosten von rund 13 Millionen Franken anfallen. Die Protokollierung der Datenbearbeitung müsse, wie im Datenschutz üblich, einem risikobasierten Ansatz folgen. Die erwähnten Stimmen fordern deshalb einen **neuen Absatz 5**, der diesen risikobasierten Ansatz unter Verweis auf Artikel 4, Absatz 1 der DSV verankert. Damit würden die TU den privaten Verantwortlichen gleichgestellt.

Der VCS und BirdLife Schweiz stellen fest, dass die Reisenden durch die Digitalisierung immer mehr Personendaten hinterlassen. Sie treten grundsätzlich für eine möglichst restriktive Datenbearbeitung durch die TU ein; diese sei nur legitim, wenn es um die Sicherheit, Planung im Sinne der Kundinnen und Kunden sowie um das Kerngeschäft der Transportleistung geht. Vor diesem Hintergrund unterstützen sie **Absatz 1**, in dem die Personendaten, welche die TU bearbeiten dürfen, abschliessend aufgezählt sind. Die Erfassung von Ein- und Ausstiegsorten, die nicht unmittelbar für die Berechnung des Fahrpreises verwendet wird, lehnen sie strikte ab (vgl. **Absatz 3**). **Absatz 4** des bundesrätlichen Entwurfs findet jedoch ihre Zustimmung.

3.4.1 Weitere Bemerkungen

Keine

4 Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden

4.1 Kantone

Staatskanzlei des Kantons Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern
Staatskanzlei des Kantons Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri
Staatskanzlei des Kantons Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Staatskanzlei des Kantons Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden
Staatskanzlei des Kantons Aargau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura

4.2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

Schweizerische Volkspartei SVP
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS

4.3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna

4.4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Fédération des entreprises suisses
Federazione delle imprese svizzere
Swiss business federation

Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
Union suisse des arts et métiers (USAM)
Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Schweizerischer Arbeitgeberverband
Union patronale suisse
Unione svizzera degli imprenditori
Travail.Suisse

4.5 Nach PBG oder EBG abgegoltene Transportunternehmen

ABAG Aletsch Bahnen AG
BLS AG
BVB Basler Verkehrs-Betriebe
PostAuto AG
RhB Rhätische Bahn AG
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG
Kommunikation, Public Affairs und Regulation
STI Bus AG
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)
Turbo AG
TPG Transports publics genevois (TPG)
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich

4.6 Tarifverbände Schweiz

Communauté tarifaire neuchâteloise Onde Verte
Zürcher Verkehrsverbund ZVV

4.7 Organisationen

Alliance SwissPass
Centre Patronal Paudex
Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV
Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs KKDöV
Pro Velo Schweiz
RAILplus
Seilbahnen Schweiz
Swissolympic
Haus des Sports
Touring Club der Schweiz (TCS)
transfair
Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici
Verband historischer Eisenbahnen Schweiz HECH
Verkehrs-Club der Schweiz VCS
Wettbewerbskommission WEKO

4.8 Weitere

Bernmobil historique
BLS Stiftung
SBB Historic
BirdLife Schweiz
Matterhorn Gotthard Bahn / BVZ Holding