



August 2023

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

Erläuternder Bericht zur Vernehmlassung

Aktenzeichen: BAV-010.0-3/5/1/4
Geschäftsfall:



Inhalt

1 Ausgangslage.....3

2 Grundzüge der Vorlage3

3 Erläuterungen zu den einzelnen Verordnungsänderungen.....6

 3.1 Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen
 Personenverkehr vom xx.yyyy 2024 (ARPV)6

 3.1.1 Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr vom 25. November 1998 (GebV-
 öV) 30

 3.1.2 Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der
 Bahninfrastruktur vom 14. Oktober 2015 (KPFV) 31

 3.1.3 Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen vom
 25. Mai 2016 (GüTV) 33

 3.1.4 Verordnung über Seilbahnen zur Personenbeförderung vom 21. Dezember 2006
 (SebV) 33

 3.1.5 Verordnung über die Personenbeförderung vom 4. November 2009 (VPB) 34

1 Ausgangslage

Der Bundesrat hat die Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (Reform des regionalen Personenverkehrs und der Rechnungslegung) am 4. Juni 2021 zuhanden des Parlamentes verabschiedet ([BBI 2021 1485](#)). Die Schlussabstimmung im Parlament erfolgte am 16. Dezember 2022. Die Referendumsfrist gegen diesen Erlass ist am 8. April 2023 ungenutzt abgelaufen. Die Reform des Personenbeförderungsgesetzes (Reform RPV) bezweckt unter anderem klarere Verantwortlichkeiten und effizientere Verfahren im regionalen Personenverkehr (RPV).

Um die Vorgaben auf Verordnungsstufe zu präzisieren, ist eine Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) vorgesehen, wie auch Anpassungen der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120), der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) und die Aufhebung der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221). Zudem werden weitere Verordnungen aufgrund von neuen Verweisen oder Aktualisierungen angepasst, wie die Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr (GebV-öV; SR 742.102), die Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTV; SR 742.411) und die Verordnung über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebV; SR 743.011).

2 Grundzüge der Vorlage

Im Folgenden werden relevante Umsetzungen auf Verordnungsstufe kurz erläutert.

Die Aufsicht und das Controlling stärken und klären

Die Departementsverordnung RKV wird aufgehoben und die relevanten Inhalte auf Ebene Bundesratsverordnung angehoben. Die Bestimmungen werden in die ARPV übernommen, spezifische Infrastrukturbestimmungen in die KPFV. Dem Bundesamt für Verkehr (BAV) wird die Kompetenz gegeben, Richtlinien¹ zur Präzisierung der gesetzlichen Vorgaben in den subventionierten Bereichen des öffentlichen Verkehrs (öV) zu erlassen wie bspw. im Bereich Rechnungslegung mit der Festlegung eines verbindlichen Rechnungslegungsstandards (grundsätzlich ist Swiss GAAP FER vorgesehen). Im Rahmen der Aufarbeitung der verschiedenen Subventionsfälle wurde erkannt, dass die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen teilweise nicht genügend klar war. Die Abstimmung soll in Zukunft sichergestellt werden. Es wird dabei präzisiert, dass die Koordination zwischen den Kantonen und dem Bund sowohl das Bestellverfahren als auch die Subventionsaufsicht betrifft. Damit wird auch der Auftrag der Eidgenössischen Finanzkontrolle und der GPK-S umgesetzt.

Durch mehrjährige Zielvereinbarungen die Planungssicherheit und Verbindlichkeit erhöhen

Die heutigen Zielvereinbarungen haben den Fokus primär auf den Kosten und teilweise auch auf der Qualität. Mit den neuen Zielvereinbarungen werden zusätzliche Elemente aufgenommen. Die Zielvereinbarungen, welche in Form von Zusammenarbeitsvereinbarungen ausgestaltet werden, schaffen gemeinsames Verständnis darüber, wo die Transportunternehmen (TU) heute stehen und wohin sich Angebot, TU und Besteller entwickeln wollen. Die Zielvereinbarungen werden über 4 bis 6 Jahre abgeschlossen und sind anhand von vier Grundtypen modular aufgebaut. Damit können die Zielvereinbarungen je nach Bedarf der Besteller und TU unterschiedliche Verbindlichkeits- und Detaillierungsgrade haben. Es sind Ausnahmen zur Pflicht des Abschlusses einer Zielvereinbarung vorgesehen insbesondere für Seilbahnen, für grenzüberschreitende Angebote, für Unternehmen mit einem jährlichen Abgeltungsvolumen unter 1 Million Franken usw. Ausserdem werden die Laufzeiten der Zielvereinbarungen mit den Konzessionsdauern innerhalb eines TU bzw. einer Region harmonisiert. So werden Konzessionen in Zukunft in der Regel für 12 Jahre vergeben (heute sind es 10 Jahre).

Einführung eines nationalen Benchmarks zu den finanziellen Kennzahlen, um die Transparenz sowie die Effizienz zu verbessern

Der nationale Benchmark ermöglicht mehr Transparenz über die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung der TU und schafft so Anreize für mehr Effizienz. Das BAV berechnet bereits heute aufgrund der

¹ Bundesamt für Verkehr BAV Guidance: Richtlinien für die Vergabe von Subventionen ([admin.ch](#))

Offerten und der Ist-Rechnungen finanzielle Kennzahlen der einzelnen Linien. Neben der Berechnung der Kennzahlen führt das BAV nun auch einen systematischen Vergleich der bestellten Angebote durch («Benchmark»). Die Ergebnisse der Berechnungen des BAV werden Kantonen und TU zur Verfügung gestellt. Zukünftig ist auch vorgesehen, die linienweisen finanziellen Kennzahlen sowie die Ergebnisse des Benchmarks zu veröffentlichen.

Präzisierung der Überschussverwendung und Aufhebung der Eigenkapitalverzinsung

Die Aufarbeitung verschiedener Subventionsfälle hat gezeigt, dass es sinnvoll ist, gewisse Vorschriften zusätzlich auf Gesetzesstufe zu verankern und auf Stufe Verordnung oder Richtlinie zu präzisieren.

Neu ist im Gesetz festgehalten, dass bei der Ermittlung der ungedeckten Kosten das TU weder Eigenkapitalzinsen noch Gewinn- und Risikozuschläge einrechnen darf. Der Artikel in der ARPV zur Eigenkapitalverzinsung wird gestrichen. In einer Richtlinie² ist präzisiert, dass Kapital, das nachweislich aus anderen Sparten stammt, mit explizitem Einverständnis der Besteller verzinst werden kann.

Das Parlament hat sich dafür entschieden, die Gewinnorientierung in subventionierten Verkehrssparten nicht ganz auszuschliessen, sofern einzelne Leistungen überwiegend zu Marktpreisen für Dritte erbracht werden. Präzisierungen werden auch hier in einer Richtlinie³ gemacht.

Ausweitung der Finanzierung von Innovationen für Pilotprojekte und Prototypen auf den gesamten öV

Aufgrund der neuen gesetzlichen Vorgabe können neu nicht mehr nur Innovationen der Sparte RPV, sondern des gesamten öffentlichen Verkehrs finanziell unterstützt werden, was entsprechend in der Verordnung übernommen wurde.

Schaffung einer Datenplattform zur Vereinfachung des 2-jährigen Bestellverfahrens

Zur Erhöhung der Effizienz des Bestellverfahrens sollen die Offerten und Linienerechnungen durch die TU neu einheitlich über eine Datenplattform eingereicht werden. Durch die neue Datenplattform wird u.a. die Gliederung der Erlöse, Kosten und Abgeltungen, welche sowohl für die Offerten (Plan-Werte) wie auch die Linienerechnung (Ist-Werte) verbindlich ist, direkt im System vorgegeben. Die Vergleichbarkeit zwischen Plan- und Ist-Werten wird durch diese Vereinheitlichung erhöht. Diese neue technische Lösung wird aktuell zusammen mit den Kantonen und TU erarbeitet. Die neue Bestimmung in der Verordnung legt die Verwendung der Datenplattform verbindlich fest.

Gemeinsame Infrastruktur, über welche die TU ihre Angebote vertreiben und die für Dritte diskriminierungsfrei zugänglich ist

Im PBG wurde festgelegt, dass die TU gemeinsam eine Vertriebsinfrastruktur zu betreiben haben. Dies ist heute mit der NOVA-Plattform bereits der Fall. Mit dieser öV-Vertriebsinfrastruktur werden Reservations-, Verkaufs-, Abrechnungs- und Einnahmeverteilungsleistungen («öV-Vertriebsleistungen») erbracht. Weiter beinhaltet das System Kontrollfunktionen für die vorgenannten Systeme. Die TU entwickeln diese Vertriebsinfrastruktur bedürfnisgerecht weiter. Unternehmen, die dem direkten Verkehr unterstehen, müssen sich dieser zwingend anschliessen. Anderen muss der Zugang zu diskriminierungsfreien Bedingungen gewährt werden. Zu den von den TU einzuliefernden Sach- und Personendaten gehören insbesondere Sortimente, Tarife, Kundendaten, beanspruchte Leistungen sowie Kontrolldaten. Beim Ticketvertrieb ist das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 (KG; SR 251) anwendbar. Das bedeutet, dass der Vertrieb von ÖV-Tickets grundsätzlich diskriminierungsfrei auch Dritten offenstehen muss.

Abgegoltene Leistungen und tarifarische Fragen klären

Das Parlament hat beschlossen, dass historisches Rollmaterial auch abgegolten werden kann. Der beschlossene Gesetzesartikel gibt die Umsetzung klar vor, wodurch sich Präzisierungen auf Verordnungsstufe erübrigen. Allenfalls notwendige Präzisierungen können im Rahmen der Richtlinie zur Anrechenbarkeit von Kosten (Guidance) erfolgen. Die Kosten für das historische Rollmaterial sind in den

² Richtlinie BAV (Guidance): Anrechenbarkeit von Kosten

³ Richtlinie BAV (Guidance) : Verrechnungspreise für konzerninterne Leistungen in den abgeltungsberechtigten Sparten (RPV und Infrastruktur)

RPV-Offerten anrechenbar, wenn Rollmaterial auf fahrplanmässigen Kursen im RPV eingesetzt wird (Art. 28 Abs. 1^{ter} PBG). Dabei kann es sich um alle Transportmittel handeln, welche RPV-Leistungen erbringen (Eisenbahn inkl. Trams, Bus, Schiffe oder sehr theoretisch sogar Seilbahnen). Keine Abgelungen werden damit weiterhin für Rollmaterial geleistet, welches im RPV nicht (mehr) eingesetzt bspw. nur für Charterverkehr eingesetzt wird. Entscheide über den Einsatz von historischem Rollmaterial auf RPV-Linien sowie die Finanzierung der allfälligen damit verbundenen Mehrkosten werden im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens gefällt. Beiträge an Vereine oder Stiftungen, die sich um den Erhalt von historischem Rollmaterial kümmern, werden nicht abgegolten. Im Rahmen der Vernehmlassung wird explizit darauf hingewiesen.

Das Parlament hat vorgesehen, dass die TU für Kinder und Jugendliche, die während der obligatorischen Schulpflicht im Rahmen von Schul- oder Kultur- und Sportanlässen in begleiteten Gruppen reisen, einen ermässigten Tarif, namentlich für Tageskarten, aufstellen müssen. Die öV-Branche hat aufgrund der politischen Diskussion bereits mit der Einführung einer Schultageskarte reagiert, welche rund 15 Franken pro Person kostet. Auf Verordnungsstufe wird daher keine weitere Präzisierung vorgenommen.

Bearbeitung der Personendaten sicherstellen

Unternehmen können Personendaten bearbeiten, soweit dies für die Personenbeförderung und den Betrieb oder die Sicherheit der Reisenden, des Betriebs oder der Infrastruktur erforderlich ist. Es wurde nun auf Verordnungsstufe unter anderem klargestellt, dass Tarifmodelle zulässig sind, die auf dem Erfassen von Ein- und Ausstiegsorten beruhen. Die Protokollierungspflicht der Bearbeitung von Personendaten wird auf besonders schützenswerte Personendaten sowie das Profiling mit hohem Risiko beschränkt. Es erfolgt insoweit eine Gleichstellung der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit privaten Unternehmen.

Anpassungen unabhängig von der Reform RPV

Die Vorlage wird genutzt, weitere Anpassungen, welche über die Reform RPV hinausgehen, mit umzusetzen. Es wurden aber nur zwingende Anpassungen übernommen, welche Bezug zum RPV haben oder aktualisiert werden müssen.

Auf drei Themen soll hier explizit hingewiesen werden.

Neu wird unabhängig von der Reform RPV auf Verordnungsstufe eine Präzisierung für die Finanzierung von Angeboten von nationaler Bedeutung aufgenommen. Der Bund soll Leistungen der beauftragten Organisationen (Systemführerinnen) nach der neuen vorgesehenen Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)⁴ und Koordinationsaufgaben bspw. im Rahmen des neuen CO2-Gesetzes für E-Busse alleine ohne Beteiligung der Kantone gemäss Artikel 28 Absatz 3 PBG aus dem RPV-Kredit finanzieren können.

Auch unabhängig der Reform RPV wird eine Anpassung zum Thema Veloselbstverlad unterbreitet. Die EU hat ihre Passagierrechte-Verordnung⁵ angepasst (Inkraftsetzung Mitte 2023). Aufgrund des Landverkehrsabkommens ist die Schweiz verpflichtet, die revidierten Bestimmungen zu übernehmen, sofern die Gesetzesgrundlagen noch nicht mit den EU-Bestimmungen kongruent sind. Es geht um die Mitnahme von Fahrrädern im internationalen Eisenbahn-Fernverkehr. In der VPB wird nun auf die EU-Richtlinie verwiesen.

⁴ In Vernehmlassung vom 23. März 2023 bis 10. Juni 2023: [Laufende Vernehmlassungen](#)

⁵ [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.

3 Erläuterungen zu den einzelnen Verordnungsänderungen

3.1 Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr vom xx.yyyy 2024⁶ (ARPV)

Totalrevision ARPV

Die ARPV wird totalrevidiert. Gleichzeitig wird die bestehende RKV aufgehoben. Die inhaltlich weiterhin relevanten Bestimmungen werden in die revidierte ARPV resp. soweit Bestimmungen ausschliesslich für die Sparte Infrastruktur der Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen relevant sind, in KPFV übernommen. Die Integration der RKV in die ARPV bedingt eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARPV. Der Erlassstitel wird entsprechend mit «Rechnungslegung» ergänzt. Die Abkürzung «ARPV» wird dabei beibehalten. Um die bisherige ARPV mit der revidierten ARPV zu unterscheiden, werden im ganzen Bericht folgende Abkürzungen benutzt:

- aARPV: «alte» bisherige ARPV vom 11. November 2009
- ARPV: «neue» revidierte ARPV

Aufbau der revidierten ARPV gemäss Ablauf Bestellverfahren

Der Aufbau der revidierten ARPV folgt dem Ablauf des Bestellverfahrens im regionalen Personenverkehr (RPV). Nach den Grundsätzen zur Bestellung folgen die Bestimmungen zu den Ausschreibungen und Zielvereinbarungen, die dem eigentlichen Bestellverfahren vorgelagert sind. Nach dem Bestellverfahren folgen die Bestimmungen zur Abgeltung weiterer Angebote gestützt auf Artikel 28 Absatz 3 und 4 PBG sowie zu den Finanzhilfen (Bürgschaften, Beiträge für Innovationen) und am Schluss die Bestimmungen zur Rechnungslegung und zur Jahresrechnung. Neu wird ein zusätzlicher Anhang aufgenommen, der die Kalkulationsstruktur der Offerten resp. Ist-Rechnungen der im Aufbau begriffenen Datenplattform des BAV enthält.

Geltungsbereich bisherige RKV

Gestützt auf Artikel 1 Absatz 3 der RKV können Kantone und Gemeinden einzelne Bestimmungen der RKV auch für Angebote der weiteren bestellten Leistungen als verbindlich erklären. Diese Möglichkeit gibt es gestützt auf die ARPV neu nicht mehr explizit. Die Kantone und Gemeinden können aber durchaus in den eigenen gesetzlichen Bestimmungen auf die ARPV verweisen.

Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 4 Absatz 1 RKV gelten für sämtliche TU mit einer Konzession nach Artikel 6 PBG oder Artikel 5 Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101). Konkret betrifft dies das Erstellen und Einreichen eines Geschäftsberichtes der TU sowie dass die Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermitteln muss («True and Fair View»). Die ARPV gilt dagegen ausschliesslich für TU, die Abgeltungen oder Finanzhilfen für den RPV erhalten, während die KPFV für Infrastrukturbetreiberinnen gilt, mit denen der Bund eine Leistungsvereinbarung abschliesst. Damit sind die von der RKV in die ARPV integrierten Bestimmungen für TU, die keine Abgeltungen nach PBG oder EBG erhalten, zukünftig nicht mehr verpflichtend.

Verkehrsangebote - Angebote

Im gesamten Erlass wurde analog dem PBG der Begriff «Verkehrsangebot» durch «Angebot» ersetzt.

Transportunternehmen – Unternehmen

⁶ SR 745.16

Im gesamten Erlass wurde analog dem PBG der Begriff «Transportunternehmen» durch «Unternehmen» ersetzt.

Historische Fahrzeuge

Im Rahmen der Revision PBG wurde Artikel 28 PBG «Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots» mit einem neuen Absatz 1ter wie folgt ergänzt:

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

Der Gesetzestext ist bereits relativ klar, eine Präzisierung auf Stufe Verordnung ist nicht notwendig. Notwendige Präzisierungen erfolgen im Rahmen der Richtlinie (Guidance⁷) zur Anrechenbarkeit von Kosten (Artikel 33 ARPV).

Die Umsetzung orientiert sich so treu wie möglich an der gesetzlichen Bestimmung. Artikel 28 Absatz 1 PBG regelt die gemeinsam von Bund und Kantonen bestellten Angebote des RPV. Aus diesem Grund können ungedeckte Kosten von historischem Rollmaterial gemäss dem neuen Absatz 1ter dann abgegolten werden, wenn das Rollmaterial fahrplanmässig im RPV eingesetzt wird. Dabei kann es sich aber um alle Transportmittel handeln, welche RPV-Leistungen erbringen (Eisenbahn inkl. Trams, Bus, Schiffe oder sehr theoretisch sogar Seilbahnen). Der Einsatz im RPV muss dabei regelmässig sein, bspw. an Wochenenden in der Sommersaison und nicht nur pro forma. Der Entscheid über den fahrplanmässigen Einsatz von historischem Rollmaterial im RPV sowie über die Finanzierung damit verbundener Mehrkosten wird im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens von den TU gemeinsam mit den Bestellern getroffen.

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.

Richtlinien

Dem BAV wird in verschiedenen Artikeln die Kompetenz erteilt, Details in Richtlinien zu regeln. Teilweise bestehen diese Richtlinien schon länger (z.B. minimale Wirtschaftlichkeit) oder wurden im Rahmen des Projektes «Guidance» neu erarbeitet, teilweise sollen bestehende Leitfäden oder Wegleitungen neu in Richtlinienform verabschiedet werden (z.B. Betriebsmittelgenehmigungen). Bei allen noch zu erarbeitenden Richtlinien werden die Kantone sowie die TU jeweils einbezogen.

Links zu Richtlinien:

Guidance: [Bundesamt für Verkehr BAV Guidance: Richtlinien für die Vergabe von Subventionen \(admin.ch\)](#)

Allgemein: [Bundesamt für Verkehr BAV Richtlinien \(admin.ch\)](#)

Neue Datenplattform

Offerten und Linienerechnungen sollen zukünftig durch die TU einheitlich über eine zentrale Datenplattform geliefert werden. Die Besteller können von ihnen benötigten Daten in eigene Systeme herunterladen.

⁷ [Bundesamt für Verkehr BAV Guidance: Richtlinien für die Vergabe von Subventionen \(admin.ch\)](#)

Die Bestimmungen zu den Offerten RPV (Artikel 31 Offerteinreichung und 32 Planrechnung) sowie Ist-Rechnung (Artikel 59 Betriebskosten- und Leistungsrechnung und 65 Jahresrechnung) wurden entsprechend angepasst. Zudem wird die für die Datenplattform neue Gliederung der Erlöse, Kosten und Abgeltungen in einem neuen Anhang 1 dargestellt.

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 Gegenstand

Aktuelle Bestimmung: Artikel 1 aARPV

Buchstabe a: Das Bestellverfahren wird nicht mehr erwähnt, da es nur ein einziger Abschnitt des 2. Kapitels ist. Der Inhalt des bisherigen Buchstaben a^{bis} zu den Anteilen der Kantone und des Bundes wird gestrichen und neu in einer gekürzten Form in Buchstabe a übernommen.

Buchstabe b: Die Bestimmung wird mit den durch Bund allein bestellten Angeboten von nationaler Bedeutung gemäss Artikel 28 Absatz 3 PBG ergänzt. Die Präzisierung, durch wen die Bestellung erfolgt, wird gestrichen, da diese bereits im Artikel 28 Absätze 3 und 4 PBG enthalten ist.

Buchstabe c: übernommen aus Artikel 1 aARPV ohne Anpassung.

Aufgrund der Integration der Bestimmungen der RKV wird die Bestimmung mit Buchstabe d ergänzt, die ARPV regelt neu auch die Rechnungslegung.

Auswirkungen: keine

Artikel 2 Geltungsbereich

Aktuelle Bestimmung: Artikel 2 aARPV.

Titel: Mit der Integration der RKV in die ARPV soll neu der Geltungsbereich der ARPV definiert werden. Der Titel dieses Artikels wurde entsprechend umbenannt.

Absatz 1 wird so angepasst, dass dieser nicht mehr die Empfänger von Abgeltungen und Finanzhilfen definiert, sondern neu den Geltungsbereich dieser Verordnung festlegt. Der Verweis auf das PBG wird korrigiert, indem neu auf die Artikel 28 bis 31 PBG referenziert wird und nicht wie bisher auf 28 bis 31c PBG.

Absatz 2 wird gestrichen. Es ist kein Fall bekannt, bei welchem Finanzhilfen auf dieser Basis gewährt worden sind.

Auswirkungen: keine

Aufhebung Artikel 3 aARPV Ortsverkehr

Der Ortsverkehr wurde in der aARPV und VPB unterschiedlich geregelt. Zur Vereinheitlichung wird die Definition neu aus der aARPV in die VPB (Artikel 5) aufgenommen, da sie nicht nur für den bestellten RPV relevant ist. Der bisherige Artikel 3 aARPV kann damit aufgehoben werden. Die Abgeltung des Ortsverkehrs durch den Bund ist gemäss Artikel 28 Absatz 2 PBG ausgeschlossen. Eine Wiederholung in der ARPV ist nicht notwendig. Ein Verweis auf die VPB erfolgt jedoch in Artikel 3 Buchstabe a, wonach der RPV der Groberschliessung von Ortschaften dient und damit im Umkehrschluss nicht der Feinerschliessung.

Auswirkungen: keine

Artikel 3 Begriffe

Aktuelle Bestimmungen: Artikel 4 aARPV, Artikel 2 RKV

Durch die Integration der RKV in die ARPV wird die Bestimmung zu den Begriffen um die Begriffe, die heute in der RKV definiert sind, ergänzt. Es sind die Buchstaben c bis e (Linienerefolgsrechnung, Planrechnung, Investitionsrechnung) aus Artikel 2 RKV, welche neu in den Buchstaben d bis f aufgenommen werden. Nicht übernommen werden die Begriffe «Nebenerlöse» und «Nebengeschäfte» (bisher Artikel 2 Buchstaben f und g RKV), diese sind in Artikel 34 ARPV geregelt.

Buchstabe a: Bei der Definition des RPV wird neu beim Begriff «Groberschliessung» ein Verweis auf die VPB aufgenommen (siehe auch Erläuterung zur voranstehenden Aufhebung des heutigen Artikels 3 aARPV).

Bisheriger Buchstabe b wird gestrichen. Der Begriff «Linie» wurde bisher in der aARPV und der VPB leicht unterschiedlich definiert. Analog des Ortsverkehrs soll neu der Begriff «Linie» nur noch in der VPB (Artikel 9) definiert werden. Die Bestellung der Angebote des RPV erfolgt grundsätzlich nach Linien, es kann aber zu Abweichungen zu den konzessionierten Linien nach VPB kommen (beispielsweise Durchmesserlinien in S-Bahnen, wo die einzelnen Linienäste separat bestellt werden). Deshalb wird wie bisher in Artikel 17 Absatz 2 aARPV neu in Artikel 31 Absatz 2 ARPV festgelegt, dass Linien nach VPB zusammengefasst oder unterteilt werden können (sogenannte «Offertlinien»).

Buchstaben b bis f: mit sprachlichen Anpassungen übernommen aus Artikel 2 RKV.

Buchstabe c Ziffer 2 : Bis 2015 hatte die Aufteilung der Kosten der Sparte Infrastruktur in Strecken eine grosse Bedeutung, weil die Kantone sich mit bestimmten Schlüsseln an den Kosten beteiligen mussten. Seit der Einführung des BIF ist diese Präzisierung nicht mehr nötig. Somit ist eine Vereinfachung des Verordnungstextes anzustreben.

Auswirkungen: keine

2. Kapitel: Abgeltung der ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs

1. Abschnitt: Grundsätze

Artikel 4 Abgeltung der ungedeckten Kosten

Aktuelle Bestimmungen: Artikel 5 Absatz 1, Artikel 7 Absatz 8 aARPV

Absatz 1 legt fest, dass die Abgeltung der ungedeckten Kosten gemäss Artikel 28 Absatz 1 PBG pro Linie erfolgt.

Absatz 2 regelt, dass in gewissen Fällen wie bereits heute vom Prinzip der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten abgewichen werden und eine von den geplanten ungedeckten Kosten abweichende Abgeltung vereinbart werden kann.

Buchstabe a (neu): Das TU ist in der Lage und bereit dazu, einen Teil der ungedeckten Kosten selber zu tragen. Mit dieser neuen Bestimmung wird keine Verpflichtung der TU eingeführt, sich selber finanziell an den ungedeckten Kosten zu beteiligen, es besteht auch weiterhin kein entsprechender Anspruch der Besteller. In der Praxis gibt es aber entsprechende Einzelfälle, für diese soll hier eine rechtliche Grundlage geschaffen werden.

Buchstabe b (Artikel 7 Absatz 8 Buchstabe a aARPV): Da Kosten und insbesondere Erlöse von neuen Linien schwierig abzuschätzen sind, wäre eine Abweichung möglich. In der Praxis kommt diese Bestimmung jedoch selten zur Anwendung, da auch für neue Linien Planrechnungen einzureichen sind. Die Abgeltungen basieren auf den Planrechnungen, allfällige Abweichungen gehen zu Gunsten resp. zu Lasten des TU.

Buchstabe c (Artikel 7 Absatz 8 Buchstabe b aARPV): Je nach Ausgestaltung der Zielvereinbarungen werden die Kosten und in einzelnen Fällen sogar die Abgeltungen, d.h. neben den Kosten auch die Erlöse, aufgrund der Zielvereinbarung festgelegt (feste Ziele). In der Regel werden die Kosten von Jahr zu Jahr aufgrund von meist exogenen Indizes fortgeschrieben resp. festgelegt. Häufig kommen dabei der Landesindex der Konsumentenpreise oder der Nominallohnindex für die Lohnkosten zur Anwendung. Da die Planrechnungen wie gewohnt zu erstellen sind, kommt es in diesen Fällen zu Abweichungen zwischen den ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung sowie den von den Bestellern geleisteten Abgeltungen. Diese Differenz geht zu Gunsten resp. zu Lasten der TU. Gleiches gilt für Zielvereinbarungen nach Ausschreibungen (altrechtlich: Vergabevereinbarungen) gemäss Artikel 24 ARPV. Da mit einem solchen Vorgehen ein grösseres Risiko für die TU verbunden ist und die Fortschreibung der Abgeltungen aufgrund Indizes anspruchsvoll ist, dies insbesondere bei Anpassungen am bestellten Angebot (Fahrplanausbauten), ist davon auszugehen, dass die Mehrheit der neu abzuschliessenden Zielvereinbarungen keine festen Kostenziele enthalten werden und auch weiterhin die ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung abgegolten werden.

Buchstabe d (Artikel 7 Absatz 8 Buchstabe c aARPV): Von der offen formulierten Möglichkeit, vom Prinzip der ungedeckten Kosten abzuweichen, wenn dies für die Besteller und das TU aus anderen Gründen von Vorteil ist, wird heute nur in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht, die Bestimmung wird mit der Präzisierung, dass es sich um Ausnahmefälle handelt, übernommen.

Auswirkungen: keine, da die neu formulierten Bestimmungen der heutigen Praxis entsprechen.

Artikel 5 Koordination zwischen BAV und Kantonen

Aktuelle Bestimmung: Artikel 12 Absatz 1 aARPV.

Absatz 1: Bisheriger Absatz 1 wird auf die neuen Absätze 1 und 2 aufgeteilt. Im Absatz 1 werden nur sprachliche Anpassungen vorgenommen.

Absatz 2: Präzisierung, dass die Koordination zwischen den Kantonen und dem Bund den gesamten Controlling-Regelkreis betrifft und damit sowohl das Bestellverfahren als auch die Aufsicht betrifft. Im Rahmen der Aufarbeitung des verschiedenen Subventionsfälle wurde als Manko erkannt, dass die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen teilweise nicht klar war. Die Abstimmung soll in Zukunft sichergestellt werden, die entsprechenden Arbeiten laufen im Rahmen einer Arbeitsgruppe mit Vertretern des BAV sowie der Kantone.

Absatz 3: Übernommen von Artikel 12 Absätze 2 und 3 aARPV mit der Anpassung, dass die Federführung für die Festlegung und Überprüfung der Leistungsqualität nicht bei den Kantonen liegt.

Absatz 4: Übernommen von Artikel 12 Absatz 4 aARPV mit der Ergänzung, dass das BAV federführend bei der Qualitätsmessung ist (QMS RPV gemäss Artikel 10). Die finanziellen und qualitativen Kennzahlen werden zukünftig veröffentlicht, die Wahrung der Anonymität beim Austausch von Informationen mit den Kantonen erübrigt sich damit.

Absatz 5 wurde ohne Anpassung übernommen.

Auswirkungen: Die Federführung bei den verschiedenen Aufgaben wird geklärt. Die Abstimmung zwischen Bund und Kantonen wird insbesondere bei der Aufsicht dadurch gestärkt.

Artikel 6 Tarifausgleich

Aktuelle Bestimmung: Artikel 10 Absatz 1 aARPV.

Absatz 1 von Artikel 10 aARPV wird mit sprachlichen Anpassungen übernommen und auf zwei Absätze aufgeteilt.

Auf die Übernahme von Absatz 2 aARPV zu den Einheimischentarifen wird verzichtet, da sich der Bund seit einigen Jahren nicht mehr an der Vergünstigung von Fahrausweisen für Einheimische beteiligt und dies auch nicht mehr vorsieht. Was zukünftig möglich bleibt, sind noch bestehende Einheimischentarife gestützt auf Artikel 28 Absatz 4 PBG, die durch die Kantone alleine finanziert werden.

2. Abschnitt: Abgeltungsvoraussetzungen

Artikel 7 (Abgeltungsvoraussetzungen)

Aktuelle Bestimmung: Artikel 6 aARPV

Absatz 1 wird wie folgt geändert:

Buchstabe a (Erschliessungsfunktion): In Absatz 1 Buchstabe a wird präzisiert, dass RPV-Linien der Groberschliessung gemäss Artikel 5 Absatz 3 VPB dienen müssen, damit sie vom Bund abgegolten werden können. Der Ortsverkehr wird damit vom Bund gemäss Artikel 28 Absatz 2 PBG weiterhin nicht abgegolten. Zudem wird dieser Buchstabe neu mit dem bisherigen Buchstabe d aARPV (Ganzjährigkeit) ergänzt.

Bisheriger Buchstabe b aARPV (Mehrfachbedienung/Doppelschliessung): Aktuell werden gemäss Artikel 6 ARPV Linien vom Bund nur mitbestellt, wenn «sie nicht bereits erschlossene Ortschaften oder Ortsteile bedienen (Mehrfachbedienung), es sei denn, sie stelle eine wichtige zusätzliche Verkehrsverbindung dar». Diese Bestimmung ist in der Praxis zunehmend schwieriger umzusetzen. Gerade in Agglomerationen ist es häufig unklar, welchen Linien eine Grunderschliessungsfunktion zukommt und bei welchen Linien es sich um eine Mehrfachbedienung handelt. Fragen stellen sich auch bei Verdichtungsangeboten (bspw. S20 der S-Bahn Zürich, ein Angebot, das keine neuen Ortschaften erschliesst aber selbstständig bestellt wird). Es stellt sich auch grundsätzlich die Frage, wieso die Bestellung von Angeboten, die eine genügende Nachfrage und Wirtschaftlichkeit aufweisen, nicht möglich sein sollte auch wenn diese Linien nur bereits erschlossene Ortschaften bedienen. Die Voraussetzung der Mehrfachbedienung wird daher gestrichen, was bereits in der Botschaft zur Änderung des PBG (Reform RPV)⁸ vorgesehen war.

Auswirkungen: Vereinfachung des Verfahrens, vereinzelt wird sich der Bund an der Abgeltung zusätzlicher Linien beteiligen.

Neuer Buchstabe b (Linienabschnitte im Ausland): Im Ausland liegende Linienabschnitte werden dann vom Bund mitfinanziert, wenn die Linie überwiegend schweizerischem Verkehr dient, was dann der Fall ist, wenn Ausgangs- und Endpunkt der Linie in der Schweiz liegen (Beispiel BLT-Linie 10 Basel – Rodersdorf via Leymen (F) oder Bülach – Schaffhausen via deutsches Staatsgebiet). Rein grenzüberschreitende Linien dienen dagegen nicht «schweizerischem», sondern «internationalem» Verkehr. Die bisherige Praxis soll nicht angepasst werden. Neu soll aber zusätzlich präzisiert werden, dass in Fällen, wo der Grenzbahnhof im Ausland liegt, die Schweiz das Angebot bis zu diesem Grenzbahnhof bestellen kann, was auch der bisherigen Praxis entspricht. So bestellt die Schweiz das Angebot der Berninalinie bis und mit Tirano, eine Mitbestellung durch Italien besteht nicht. Demgegenüber beteiligt sich die Schweiz nicht an der Bestellung der Linien, die von Frankreich nach Basel führen, diese S-Bahn-

⁸ [21.039 | Personenbeförderungsgesetz. Änderung | Geschäft | Das Schweizer Parlament](#)

Angebote werden von den französischen Bestellbehörden finanziert. Damit kann die Bestellung erheblich vereinfacht werden, weil nur die Bestimmungen des jeweiligen Landes zur Anwendung kommen. Bei Bus- und Schifflinien wird in den allermeisten Fällen eine territoriale Aufteilung der Abgeltung vorgenommen (bsp. internationale Schifflinien auf dem Genfersee).

Auswirkungen: keine

Buchstabe c (minimale Wirtschaftlichkeit): Übernommen mit der Präzisierung, dass neben der minimalen Wirtschaftlichkeit auch eine minimale Nachfrage gegeben sein muss. Die bestehende Praxis, wonach bei Angeboten, welche im Verhältnis zur Nachfrage zu gross sind («Überangebot»), eine Kürzung der Mitfinanzierung durch den Bund vorgenommen wird, soll dabei nicht geändert werden (siehe auch Artikel 8).

Auswirkungen: keine

Bisheriger Buchstabe d (Ganzjährigkeit): wird gestrichen und in Buchstabe a integriert.

Neuer Buchstabe d (Vorgaben Qualität, Sicherheit, Stellung Beschäftigte): ohne Anpassung übernommen.

Buchstabe e (direkter Verkehr): ohne Anpassung übernommen.

Buchstabe f (Vorliegen Konzession, Bewilligung, Staatsvertrag): ohne Anpassung übernommen.

Bisheriger Absatz 2 aARPV: Auf die Übernahme der Bestimmung, wonach die Kantone eine höhere Mindestzahl der ständigen Bevölkerung einer Ortschaft voraussetzen können als der Bund (100 Einwohner), kann verzichtet werden, da mittlerweile in allen Kantonen die gleiche Voraussetzung gilt und ein Kanton gegebenenfalls eine solche Erhöhung in eigener Kompetenz vornehmen könnte.

Auswirkungen: keine

Neuer Absatz 2: ohne Anpassung übernommen von Artikel 6 Absatz 3 aARPV (ausser Aktualisierung Verweis auf Artikel 36 statt 20 aARPV).

Absatz 3: ohne Anpassung übernommen von Artikel 6 Absatz 4 aARPV.

3. Abschnitt: Angebot im regionalen Personenverkehr

Artikel 8 Umfang des bestellten Angebotes

Aktuelle Bestimmung: Artikel 7 aARPV.

Absatz 1: ohne Anpassung übernommen.

Absatz 2: Die bisherige Bestimmung (Artikel 7 Absatz 2 aARPV) kann nicht wortgetreu umgesetzt werden und wird hiermit an die Praxis angepasst. Aktuell werden Linien dann bestellt, wenn auf einem Teilstück mindestens 32 Personen pro Tag befördert werden, dabei wird aber nur das meistbelastete Teilstück betrachtet. Gemäss dem Wortlaut müsste aber eigentlich das schwächstbelastete Teilstück betrachtet werden, was aus zwei Gründen nicht sinnvoll ist. Erstens würde eine Betrachtung von meist- und schwächstbelasteten Teilstücken zu einer massiven Verkomplizierung des Verfahrens führen, da damit neu pro Linie mehrere Vorgaben zum Umfang bestehen und eingehalten werden müssten. Zwei-

tens befinden sich schwächstbelastete Teilstücke in der Regel an den Linienenden, selbst bei Linien mit an sich genügender Nachfrage kann es vorkommen, dass am Linienende eine sehr tiefe Nachfrage besteht und die Mindestvorgabe von 32 Personen nicht eingehalten werden kann, beispielsweise wenn sich die Wendeschleife ausserhalb der letzten bedienten Ortschaft befindet, was zu einer Kürzung der Mitfinanzierung des Bundes führen würde. Somit wird neu in der ARPV die Nachfrage auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie berücksichtigt.

Auswirkungen: Mit der Anpassung der Bestimmung ist keine Verschärfung der Praxis verbunden.

Absatz 3: mit sprachlichen Anpassungen übernommen.

Absatz 4 Buchstabe a: Gemäss Botschaft zur Änderung des PBG (Reform RPV) soll für die Festlegung vom Umfang des bestellten Angebots (inkl. allfällige «Überangebote») zusätzlich zur Nachfrage, wofür seit längerer Zeit eine Angebot-Nachfrage-Tabelle verwendet wird, neu auch die wirtschaftliche Situation der einzelnen Linien berücksichtigt werden. Die Bestimmungen werden daher mit der Präzisierung, dass neben einer genügenden Auslastung auch eine genügende Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden soll, ergänzt. Liegt das von den Kantonen gewünschte Angebot über diesen Vorgaben, so wird von einem Überangebot gesprochen, das von den Kantonen allein zu finanzieren ist. Die Optimierung dieser Kriterien soll insbesondere bei Agglomerationslinien den grossen Abstimmungsaufwand zwischen Bund und den betroffenen Kantonen reduzieren sowie eine Mitfinanzierung des Bundes für das gesamte Angebot bei Linien mit genügend hohem Kostendeckungsgrad sicherstellen. Bei Angeboten der Grunderschliessung bis zu 18 Kurspaaren sind Überangebote eher die Ausnahme. Damit wird der Weiterbetrieb der bestehenden Linien in Rand- oder Bergregionen sichergestellt.

Buchstabe b: wird analog Artikel 31a Absatz 1 Buchstabe c PBG rein sprachlich angepasst.

Auswirkungen: Aufgrund der Präzisierung bei Buchstabe a soll die Anzahl Fälle mit nicht vollständiger Beteiligung des Bundes an der Bestellung insgesamt reduziert werden

Absatz 5: ohne Anpassung übernommen.

Absatz 6: ohne Anpassung übernommen.

Absatz 7: Übernommen von Artikel 7 Absatz 7 aARPV mit der Präzisierung, dass «Überangebote» durch die Kantone als «Angebotsverbesserungen» gemäss Artikel 28 Absatz 4 PBG zu bestellen und finanzieren sind. An der bisherigen Praxis ändert sich damit nichts.

Absatz 8: wie unter Absatz 4 aufgezeigt, soll die bestehende Praxis überprüft werden. Neu soll die konkrete Umsetzung in einer Richtlinie (voraussichtlich in der bestehenden Richtlinie BAV (Guidance) Bestellung RPV) festgelegt werden.

Auswirkungen: keine

Artikel 9 Ermittlung der Nachfrage

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 8 aARPV.

Artikel 10 Qualität der Angebote

Aktuelle Bestimmung: Artikel 9 aARPV.

Absatz 1: Das Qualitätsmesssystem RPV (QMS RPV) wurde entwickelt und ist mittlerweile etabliert. Die Bestimmung wird daher entsprechend angepasst. Das BAV misst die Qualität der Leistungen im gemeinsam bestellten RPV durch das QMS RPV und veröffentlicht die Ergebnisse. Kantone und TU werden in die Umsetzung und Weiterentwicklung einbezogen.

Absatz 2: Die Ergebnisse des QMS RPV sind durch die TU jährlich in einem Qualitätsbericht bzw. in mehreren Qualitätsberichte je nach Verkehrsarten oder Regionen bei den nationalen TU zu kommentieren, nötigenfalls sind den Bestellern Massnahmen zur Verbesserung der Qualität vorzuschlagen.

Absatz 3: Die in den Qualitätsberichten der TU vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung der Qualität werden zwischen TU und Bestellern diskutiert und danach in die Angebots- oder Zielvereinbarungen aufgenommen.

Auswirkungen: keine

4. Abschnitt: Ausschreibung, Vergabe

Artikel 11 Ausschreibungsplanung

Mit sprachlichen Anpassungen übernommen von Artikel 27 aARPV.

Artikel 12 Schwellenwerte

Aktuelle Bestimmung: Artikel 27a aARPV.

Materiell wird keine Änderung vorgenommen, formell wird der Verweis auf das neue Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (in Kraft seit dem 1. Januar 2021; BÖB; SR 172.056.1) aktualisiert.

Auswirkungen: keine

Artikel 13 Neues Angebot in einem bestehenden regionalen Netz

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 27b aARPV.

Artikel 14 Ausschreibung mit mehreren beteiligten Kantonen

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 27d aARPV (ausser sprachliche Anpassung und Aktualisierung Verweise auf andere Verordnungsbestimmungen).

Artikel 15 Ausschreibungsverfahren

Aktuelle Bestimmung: Artikel 27e aARPV.

Die Absätze 1-6 werden ohne Anpassung übernommen (ausser sprachliche Anpassungen).

Absatz 7 wird gestrichen. Auszuweisen sind in den Ausschreibungsofferten in jedem Fall immer sowohl die Kosten als auch die ungedeckten Kosten, d.h. nach Abzug der erwarteten Erlöse. Die bisherige Bestimmung war unglücklich formuliert. Neu wird als Ersatz in Artikel 19 eine Bestimmung aufgenommen, die besagt, dass die Besteller festlegen, ob sie die geplanten Kosten und Erlöse (Nettoausschreibung) oder nur die geplanten Kosten (Brutttoausschreibung) bewerten.

Auswirkungen: keine

Artikel 16 Vergütung

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 27f aARPV.

Artikel 17 Teile und Kombinationen des Angebots, Unternehmensvarianten

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 27g aARPV.

Artikel 18 Öffnung der Ausschreibungsofferten

Mit sprachlichen Anpassungen übernommen von Artikel 27h aARPV und Aktualisierung Verweis auf Artikel 17 statt 27g aARPV.

Artikel 19 Bereinigung und Bewertung der Ausschreibungsofferten

Absätze 1-3 mit sprachlichen Anpassungen übernommen von Artikel 27i aARPV.

In einem neuen Absatz 4 wird bestimmt, dass die Besteller festlegen müssen, ob sie die Kosten (Bruttoausschreibung) oder die ungedeckten Kosten (Nettoausschreibung) bewerten (siehe auch Erläuterungen zu Artikel 15).

Auswirkungen: keine

Artikel 20 Vergabeabsicht und Vergabeentscheid

Aktuelle Bestimmungen: Artikel 27c, 27i Absatz 4 und 27j aARPV

Bisheriger Artikel 27c Absatz 1 wird ersatzlos gestrichen, da die Inhalte bereits in Artikel 12 VPB enthalten sind. Eine Wiederholung in der ARPV ist daher weder nötig noch sinnvoll.

Titel wird aufgrund der neuen Inhalte der Bestimmung entsprechend geändert.

Absatz 1: mit sprachlichen Anpassungen übernommen von Artikel 27i Absatz 4 aARPV.

Absatz 2: in einer vereinfachten Form, ohne inhaltliche Anpassung, übernommen von Artikel 27c Absatz 2 aARPV.

Absatz 3: ohne Anpassung übernommen von Artikel 27c Absatz 3 aARPV.

Absatz 4: mit sprachlichen Anpassungen übernommen von Artikel 27j aARPV.

Auswirkungen: keine

Artikel 21 Abbruch des Ausschreibungsverfahrens

Mit sprachlicher Anpassung übernommen von Artikel 27k aARPV.

Artikel 22 Veröffentlichung

Aktuelle Bestimmung: Artikel 27l aARPV.

Im Absatz 1 wird präzisiert, dass die Veröffentlichungen durch das BAV erfolgen.

Absatz 2 ohne Anpassung übernommen.

Auswirkungen: keine

Artikel 23 Wechsel des beauftragten Unternehmens

Aktuelle Bestimmung: Artikel 28 aARPV.

Da ein Teil der bisherigen Bestimmung in der aARPV neu auf Stufe Gesetz in Artikel 32I PBG geregelt wird, kann die Bestimmung in der ARPV auf den bisherigen Absatz 2 beschränkt werden.

Auswirkungen: keine

5. Abschnitt: Zielvereinbarungen

Artikel 24 Grundsätze

Aktuelle Bestimmung: Artikel 24 aARPV.

Absatz 1 wird so geändert, dass eine Muss- statt Kann-Formulierung eingeführt wird, was dem neuen Artikel 31a^{ter} des PBG entspricht.

Um die Zielvereinbarungen zu harmonisieren, wird eine grundsätzliche Laufzeit von 4 bis 6 Jahren eingeführt, wie es der ursprünglichen Botschaft der RPV-Reform entspricht. Es wird jedoch möglich sein, Zielvereinbarungen für längere Zeiträume abzuschliessen, insbesondere für Zielvereinbarungen im Anschluss an eine Ausschreibung (in Verbindung mit dem Artikel 26 ARPV).

Absatz 2 wurde ohne Anpassung übernommen.

Bisheriger Absatz 3 aARPV wird gestrichen, da dieses Element keinen Mehrwert hat und die Umsetzung von Zielvereinbarungen erschwert.

Mit neuem Absatz 3 wird eine Grundlage für die Möglichkeit geschaffen, bei Zielvereinbarungen vom Prinzip der geplanten ungedeckten Kosten abzuweichen (in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c ARPV).

Auswirkungen: Die Verbreitung von Zielvereinbarungen, die im neuen PBG vorgesehen sind, wird erleichtert und umgesetzt.

Aufhebung Artikel 25 aARPV Inhalt der Zielvereinbarungen

Bestimmungen sind neu im Art. 31a^{ter} PBG geregelt, daher keine Bestimmung mehr in der ARPV notwendig.

Artikel 25 Ausnahmen

Art. 31a^{ter} des neuen PBG sieht in Absatz 3 explizit Ausnahmefälle vor, in denen keine Zielvereinbarung abgeschlossen werden muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch in diesen Ausnahmefällen durchaus Zielvereinbarungen abgeschlossen werden können, jedoch besteht keine Pflicht dazu.

Bei der konkreten Regelung dieser Ausnahmefälle wurden wirtschaftliche und praktische Erwägungen berücksichtigt: Zum einen muss der nicht unerhebliche Aufwand, der mit dem Abschluss einer Zielvereinbarung verbunden ist, in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen stehen. Andererseits sollten die Ausnahmeregeln klar und einfach anwendbar sein.

Im neuen Artikel 25 Buchstabe a wird eine Ausnahme für Seilbahnen und Schiffe bestimmt. Erstens sind Seilbahnen und Schifffahrtswesen hinsichtlich ihres Abgeltungsvolumens im RPV von marginaler Bedeutung. Zweitens, liegen für Seilbahnen und Schifffahrtslinien weniger Daten bzw. Kennzahlen vor als Grundlage für die Definition der Ziele; insbesondere fehlt ein Instrument für einen systematischen Kostenvergleich (Benchmark-Analyse). Darüber hinaus werden Seilbahnen und Schifffahrtswesen auch in anderen Bereichen in der Praxis und/oder im Gesetz anders behandelt als Bus oder Bahn.

Buchstabe b bestimmt eine Ausnahme für grenzüberschreitende Angebote, denn bei solchen Linien sind unter Umständen auch ausländische Besteller tangiert, welche nicht zum Abschluss einer Zielvereinbarung verpflichtet werden können.

Mit Buchstabe c wird davon ausgegangen, dass sich für TU mit einem geringen Abgeltungsvolumen im RPV der Aufwand für den Abschluss einer Zielvereinbarung in vielen Fällen nicht lohnt (Bagatellklausel analog zu anderen Bereichen, z. B. im Vergaberecht). Die Festlegung des Schwellenwertes erfolgte auf Basis der geschätzten Kosten (Aufwand seitens Besteller und TU) für den Abschluss einer Zielvereinbarung und deren Nutzen (z.B. Qualitätssteigerung, Kostenreduktion etc.). Der Bezug auf das ganze TU ermöglicht eine einfache und klare Anwendung.

Buchstabe d: Weitere Sonderfälle sind denkbar, beispielweise für TU oder Angebote mit besonderen Finanzierungsmodi (u.a. aufwandfinanzierter Bereich des ZVV). Temporäre Ausnahmen sind auch denkbar, um eine flexiblere Umsetzung der Zielvereinbarungspflicht in der Praxis zu ermöglichen. Darüber hinaus sollen für Linien, welche zur Ausschreibung vorgesehen sind, keine Zielvereinbarungen abgeschlossen werden müssen. Diese möglichen weiteren Ausnahmen werden mit dieser Buchstabe d Rechnung getragen.

Auswirkungen: Die im neuen PBG vorgesehenen Ausnahmen sind definiert. Damit wird die Verhältnismässigkeit dieser Vorgaben sichergestellt.

Artikel 26 Zielvereinbarung nach einer Ausschreibung

Aktuelle Bestimmung: Artikel 27m aARPV.

Zur Vereinfachung wird auf das Instrument der Vergabevereinbarung verzichtet, neu schliessen die Besteller nach einer Ausschreibung eine Zielvereinbarung mit dem TU ab, daher wird der Begriff «Vergabevereinbarung» durch «Zielvereinbarung» ersetzt. Inhaltlich wurden die Bestimmungen ansonsten ohne Anpassung übernommen. Artikel 27m Absatz 1 aARPV kann ersatzlos gestrichen werden, da dies bereits in Artikel 32k PBG geregelt wird.

Absatz 1: Präzisierung, dass die Bestimmungen von Artikel 26 nur für Zielvereinbarungen nach einer Ausschreibung anwendbar sind.

Absatz 2: Analog zu den Artikeln 15 und 19 wird es präzisiert, dass es sich um eine Netto- oder Bruttoausschreibung handeln kann.

Absatz 3: ohne Anpassung übernommen.

Auswirkungen: keine

Artikel 27 Bonus-Malus-System

Aktuelle Bestimmung: Artikel 26 aARPV.

Der aktuelle Absatz 1 wird nicht übernommen, da neu in Artikel 31a^{ter} Absatz 2 Buchstabe d PBG geregelt ist.

Absatz 1: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 26 Absatz 2 aARPV.

Absatz 2: Die bisherige Bestimmung war unklar formuliert. Wie die TU Boni resp. Mali verbuchen, soll ihnen überlassen werden. Präzisiert werden muss, dass ein allfälliger Bonus frei verwendet werden darf und nicht in die Gewinnverwendung nach Artikel 36 PBG einfliesst und ein Malus entsprechend auch nicht der Spezialreserve nach Artikel 36 PBG entnommen werden darf.

Absatz 3: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 26 Absatz 4 aARPV.

Auswirkungen: keine

6. Abschnitt: Bestellverfahren

Artikel 28 Ablauf, Termine

Aktuelle Bestimmung: Artikel 11 aARPV.

Bestehender Absatz 1 wird gestrichen. Die Periodizität des Bestellverfahrens wird bereits in Artikel 31b PBG festgelegt, wobei der Begriff «Fahrplanperiode» nicht mehr benutzt wird. In der Praxis ändert sich damit nichts.

Neue Absätze 1 und 2: ohne Anpassung übernommen von Artikel 11 Absätze 2 und 3 aARPV.

Auswirkung: keine

Aufhebung Artikel 13 aARPV Regionale Zusammenarbeit

Artikel 13 aARPV wird nicht übernommen. Die regionale Zusammenarbeit bei der Planung der Angebote, insbesondere der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur, wird in Artikel 48d EBG geregelt.

Auswirkung: keine

Artikel 29 Finanzielle Vorgaben

Übernommen von Artikel 14 aARPV. Ersatz von «Zahlungsrahmen» durch «Verpflichtungskredit» analog Artikel 30a PBG. Aufteilung des bisherigen Absatzes 2 aARPV auf die Absätze 2 und 3 ARPV.

Aufhebung Artikel 15 aARPV Eigenkapitalverzinsung

Die Eigenkapitalverzinsung ist neu in Artikel 35a PBG explizit geregelt. Eine zusätzliche Regelung auf Stufe Verordnung ist nicht notwendig, der Artikel 15 aARPV wird nicht übernommen.

7. Abschnitt: Offerten

Artikel 30 Aufforderung zur Offertstellung

Aktuelle Bestimmung: Artikel 16 aARPV.

Absatz 1: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 16 Absatz 1 aARPV.

Bisheriger Absatz 2 wird nicht übernommen, da neu mit allen TU Zielvereinbarungen abgeschlossen werden.

Absatz 2: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 16 Absatz 3 aARPV.

Absatz 3: Übernommen von Artikel 16 Absatz 4 aARPV (erster Satz).

Absatz 4: Übernommen von Artikel 16 Absatz 4 (zweiter Satz). Materiell ergibt sich keine Änderung, auch weiterhin ist das Einreichen einer Offerte nur für ausgeschriebene Leistungen verbindlich. Da

der Begriff «Vergabevereinbarung» nicht mehr verwendet wird, wird dieser durch «Zielvereinbarung» ersetzt.

Absatz 5: Mit sprachlicher Anpassung übernommen von Artikel 16 Absatz 5 aARPV

Auswirkungen: keine

Artikel 31 Offerteinreichung

Aktuelle Bestimmung: Artikel 17 aARPV.

Absatz 1: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 17 Absatz 1 aARPV.

Absatz 2 wird mit einem Verweis auf die Definition des Begriffs «Linie» in der VPB ergänzt. Zudem können Linien nicht nur zusammengefasst, sondern auch unterteilt werden (sogenannte «Offertlinien»). Ebenfalls als Offertlinie würden separate Bestellungen einzelner allgemeinen Kosten z.B. für den Verkauf und Vertrieb gemäss Artikel 32 Absatz 3 ARPV gelten. Da diese Festlegung heute in der Praxis durch das BAV erfolgt, wird präzisiert, dass das BAV diese Vorgabe machen kann und nicht wie bisher die Besteller. Nach Linien zu gliedern ist primär die Planrechnung. Andere Bestandteile der Offerte, wie bspw. der Investitionsplan oder die Übersicht über die eingesetzten Fahrzeuge sind für die gesamte Sparte gültig und nicht pro Linie zu erstellen.

Absatz 3: Übernommen von Artikel 17 Absatz 3 aARPV mit folgenden Anpassungen:

- c: Streichen von «Vergabevereinbarung».
- d: Dank der neuen Pflicht, Zielvereinbarungen abzuschliessen, wird die Einreichung eines Mittelfristplans nicht mehr zwingend sein, sofern die Entwicklung der Erlöse, Kosten und Abgeltungen in der Zielvereinbarung verfügbar ist. Mittelfristpläne bleiben daher für TU ohne Zielvereinbarungen weiterhin Teil der Offerten.
- f: Streichen der Berechnung der Trassenpreise, da diese Berechnung neu Bestandteil der Planrechnung ist (siehe Anhang 1).
- i. neu sind die Qualitätsberichte als Bestandteil der Offerte einzureichen.
- Bisherige Buchstaben j. und k. werden nicht übernommen, da diese Angaben nicht zwingend mit jeder Offerte eingereicht werden sollen und bei Bedarf gemäss Absatz 5 durch die Besteller zusätzliche verlangt werden können. Damit reduziert sich der Aufwand für die TU.

Der bisherige Absatz 3^{bis} wird nicht übernommen. Die Differenzierung der einzureichenden Offertunterlagen je nachdem, ob eine Ausschreibung stattgefunden hat oder nicht, hat sich nicht bewährt. Weiterhin kann im Rahmen der Ausschreibung festgelegt werden, welche Unterlagen zu welchem Zeitpunkt einzureichen sind.

Absatz 4: Neu sollen die Offerten und Ist-Rechnungen durch die TU einheitlich eingereicht werden (neu Datenplattform). Diese neue technische Lösung wird aktuell erarbeitet. Die neue Bestimmung in Absatz 4 gibt dem BAV die Möglichkeit, die Verwendung der neuen Datenplattform verbindlich festzulegen (für die Ist-Rechnung besteht in Artikel 65 Absatz 4 ARPV eine analoge Bestimmung).

Absatz 5: Übernommen von Artikel 17 Absatz 4 aARPV, wobei die Inhalte aktualisiert wurden. Der Qualitätsbericht ist neu zwingender Bestandteil der Offerten (für diejenigen TU, die einen Qualitätsbericht erstellen müssen), dagegen werden die nicht mehr zwingend einzureichenden Unterlagen zum Verkauf und zum Tarif in Absatz 4 aufgeführt.

Auswirkungen: der Umfang der einzureichenden Unterlagen reduziert sich leicht.

Artikel 32 Planrechnung

Aktuelle Bestimmungen: Artikel 14-18 RKV, Artikel 29 Absatz 5 aARPV.

Die aktuelle Bestimmung wird neu gegliedert. Die neuen Absätze 1 und 2 regeln die Grundsätze der anzuwendenden Prinzipien, die Absätze 3 und 4 die Struktur der Planrechnung.

Absatz 1: Teilweise übernommen von Artikel 14 Absatz 1 RKV. Die bisher bereits geltenden Leistungs- und Verursacherprinzipien sowie das Prinzip der Vollkostenrechnung gelten weiterhin.

Absatz 2: Pro Offertlinie sind Kosten, Erlöse und Abgeltungen separat auszuweisen. Die Planrechnung muss dabei nur die gemeinsam bestellten Angebote des RPV umfassen, nicht aber vom Bund nicht mitbestellte Linien oder Nebengeschäfte. Die Offerten der vom Bund nicht mitbestellten Linien sind den jeweiligen Bestellern einzureichen, dies wird auch mittels der neuen Datenplattform möglich sein. Die aktuell in den Artikeln 16-18 RKV geregelte Mindestgliederung von Kosten, Erlösen und Abgeltungen wird im neuen Anhang 1 geregelt. Die Gliederung in Anhang 1 entspricht der im Rahmen der «Guidance» erarbeiteten Kalkulationsstruktur der zukünftigen Datenplattform und ist für alle TU verbindlich.

Absatz 3: Übernommen von Artikel 29 Absatz 5 aARPV, wobei nicht nur der Verkauf und Vertrieb als eigenständiges Angebot abgegolten werden könnte, sondern auch weitere Leistungen wie bspw. Sicherheitsdienste oder Projekte. Neu sollen daher zusätzlich zu den einzelnen Offertlinien nach Fahrplan auch für allgemeine Kosten (gemäss Botschaft zur Änderung des PBG: funktionale Bestellung übergeordneter Kostenblöcke) Offertlinien für die Gesamtkosten dieser weiteren Leistungen der Sparte RPV verlangt werden können. Damit können allgemeine Kosten sowie deren finanzielle Veränderungen einfacher identifiziert werden und mit den TU einfacher diskutiert oder verhandelt werden und gegebenenfalls als eigenständige Offertlinie ausserhalb der Offertlinien nach Fahrplan bestellt und finanziert werden.

Absatz 4: Übernommen von Artikel 17 Absatz 5 RKV, mit Aktualisierung des Verweises auf VPB

Absatz 5: Nach Artikel 35a Absatz 2 PBG erlässt der Bundesrat weitere Bestimmungen über die Anrechenbarkeit von Kosten und Erlösen. Diese Bestimmungen werden in Form einer Richtlinie des BAV («Guidance») zur Anrechenbarkeit von Kosten erlassen, wofür hier dem BAV die Kompetenz erteilt wird.

Artikel 17 Absatz 3 RKV wird aufgehoben, da dieser vor allem die Sparte Ortsverkehr, welche vom Bund nicht mitbestellt wird, betrifft.

Auswirkungen: Dank der neuen Richtlinie BAV (Guidance) Anrechenbarkeit von Kosten sollen nach einer Übergangszeit weniger Diskussionen zwischen Bestellern und TU über die Anrechenbarkeit von Kosten in den abgeltungsberechtigten Sparten nötig sein. Mit der Mindestgliederung, welche sowohl für die Planrechnung (Plan-Werte) wie die Linienerfolgsrechnung (Ist-Werte) gilt, werden Abweichungsanalysen zwischen Plan und Ist aussagenkräftiger sein. Allgemeine Kosten (übergeordnete Kostenblöcke) werden lediglich separat aber nicht zusätzlich bestellt. Somit gibt es mit den Änderungen keine bedeutenden finanziellen Auswirkungen.

Artikel 33 Mittelfristplan

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 20 RKV, ausser dass die Präzisierung, wonach es sich um den Mittelfristplan für die Sparte regionaler Personenverkehr handelt, weggelassen werden kann.

Artikel 34 Nebenerlöse und Nebengeschäfte

Aktuelle Bestimmungen: Artikel 29 Absätze 8 und 9 aARPV, Artikel 2 und 16 Absatz 3 RKV.

Absatz 1 gibt vor, dass die Nebenerlöse der Sparte RPV sowie die dem RPV gutgeschriebenen Gewinne aus Nebengeschäften gemäss der Gliederung der Planrechnung sowie der Linienerefolgsrechnung im Anhang 1 separat auszuweisen sind.

Absätze 2-4: Die Unterscheidung zwischen Nebenerlösen und Nebengeschäften hat sich in der Vergangenheit als nicht immer einfach erwiesen, die bestehenden Bestimmungen in ARPV und RKV wurden von den TU unterschiedlich angewendet. Neu soll zwischen drei Arten von Nebenerlösen und Nebengeschäften unterschieden werden:

- bei direkt mit der Leistungserbringung verbundene Leistungen (bspw. Werbung in und an Fahrzeugen) handelt es sich immer um Nebenerlöse (Absatz 2);
- bei produktionsmässig unabhängigen Leistungen (bspw. Extrafahrten mit separaten, nicht in bestellten Sparten eingesetzten Fahrzeugen) handelt es sich immer um Nebengeschäfte (Absatz 3);
- beim Einsatz von Ressourcen sowohl für bestellte Angebote als auch für Angebote für Dritte (bspw. Extrafahrten mit auch in bestellten Sparten eingesetzten Fahrzeugen) ist zwischen Bestellern und TU im Rahmen der Zielvereinbarungen festzulegen, ob diese Leistungen als Nebenerlöse oder als Nebengeschäfte geführt werden (Absatz 4).

Absatz 5: die Grundsätze zu Nebenerlösen und Nebengeschäften sind aktuell im Rahmen der Arbeiten zur Guidance in Erarbeitung und sollen in einer Richtlinie des BAV festgehalten werden. Wie bis anhin soll das BAV die Kompetenz haben, im Einzelfall über die Zuordnung zu entscheiden.

Auswirkungen: Einheitliches Vorgehen zur Klärung der Zuordnung Nebenerlöse/Nebengeschäfte, was zu einer Erhöhung der Transparenz führt.

Bisheriger Artikel 29 Absatz 9 aARPV wird aufgehoben, da die Bestimmungen bereits Teil von Artikel 8 (Angebote) bzw. 34 (Nebenerlöse) ARPV sind.

Artikel 35 Investitionen

Aktuelle Bestimmung: Artikel 19 aARPV.

Absätze 1-5: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 19 Absätzen 1-5 aARPV.

Absatz 6: Neu wird explizit festgelegt, dass die Voraussetzungen und der Prozess für die Zustimmung der Besteller zu einer Investition, in einer Richtlinie des BAV zu regeln sind. Heute besteht zu diesem Zweck eine Wegleitung des BAV.

Auswirkungen: keine

Artikel 36 Kennzahlen und systematischer Vergleich der bestellten Angebote

Aktuelle Bestimmung: Artikel 20 aARPV.

Absatz 1 wurde von Artikel 20 übernommen, das BAV berechnet aufgrund der Offerten und der Ist-Rechnungen finanzielle Kennzahlen der einzelnen Linien.

Absatz 2: Neben der Berechnung der Kennzahlen führt das BAV auch einen systematischen Vergleich der bestellten Angebote durch («Benchmark»). Das im 2021 mit externer Unterstützung und in Zusammenarbeit mit den Kantonen entwickelte nationale Benchmarking-Instrument basiert auf einem Kostenmodell. Dieses Modell erlaubt einen einfachen, aber dennoch differenzierten Kostenvergleich der von den TU in der Schweiz erbrachten Bus- und Bahnleistungen des öffentlichen Verkehrs. Es ist aktuell

anwendbar für «reguläre» Dieselbus- und Bahn-Linien. Spezielle Linien wie Nachtangebote, Seilbahnen, Schiffe, Elektrobus-, Trolleybus- oder Tramlinien werden aktuell nicht beurteilt (ungenügende Datenlage).

Absatz 3: Die Ergebnisse der Berechnungen des BAV werden Kantonen und TU zur Verfügung gestellt. Zukünftig ist auch die Veröffentlichung dieser Ergebnisse vorgesehen.

Auswirkungen: Eine verlässliche und objektive Grundlage wurde geschaffen um die Effizienz der Leistungserbringung besser zu beurteilen.

Artikel 37 Prüfung der Offerten

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 18 aARPV.

8. Abschnitt: Angebotsvereinbarungen

Artikel 38 Abschluss von Angebotsvereinbarungen

Aktuelle Bestimmung: Artikel 21 aARPV.

Absatz 1: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 21 Absatz 1 aARPV.

Absatz 2: Übernommen von Artikel 21 Absatz 2 aARPV mit dem Hinweis, dass diese Bestimmung nur bei Zielvereinbarungen nach einem Vergabeentscheid nach Artikel 26 (für ausgeschriebene Linien) gilt anstelle des nicht mehr verwendeten Begriffs «Vergabevereinbarung».

Absatz 3: Übernommen von Artikel 21 Absatz 3 aARPV. Präzisierung, dass es sich hier um Zielvereinbarung mit fixierten Kosten oder Abgeltungen handelt, da ja neu mit allen TU Zielvereinbarungen abgeschlossen werden. Wie bisher dient die Bestimmung dazu, den Bestellern ein Druckmittel gegenüber TU mit zu hohen ungedeckten Kosten zu geben. Diese TU sollen als Voraussetzung für eine weitere Bestellung verpflichtet werden können, ihre Kosten oder Abgeltungen in einer Zielvereinbarung verbindlich festzulegen.

Der bisherige Absatz 4 wird nicht übernommen. Die Dauer der Angebotsvereinbarung wird in der Angebotsvereinbarung selber festgelegt. Da bereits in Artikel 28 festgelegt ist, dass das Bestellverfahren für eine Fahrplanperiode durchgeführt wird, ist die Bestimmung überflüssig.

Neuer Absatz 4: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 21 Absatz 5 aARPV.

Auswirkungen: keine

Artikel 39 Vorbehalte

Aktuelle Bestimmung: Artikel 22 aARPV.

Bisheriger Absatz 1: Ohne Anpassung übernommen und auf die neuen Absätze 1 und 2 aufgeteilt.

Bisheriger Absatz 2 wird nicht übernommen, eine Verrechnung von Rückerstattung mit den Abgeltungen zukünftiger Perioden ist nicht zulässig.

Artikel 40 Nachverhandlungen

Aktuelle Bestimmung: Artikel 23 aARPV.

Absatz 1: Mit sprachlichen Anpassungen übernommen.

Absatz 2: Solange alle Besteller einverstanden sind, eine Angebotsvereinbarung anzupassen, ist eine weitere Beschränkung auf von den TU nicht beeinflussbaren Umständen nicht nötig. Dieser Absatz wird entsprechend gekürzt.

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

Artikel 41 Berechnung des interkantonalen Verteilers

Absätze 1-4: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 29a aARPV.

Absatz 5 wird als Vereinfachung gestrichen, da dieser Spezialfall in der Praxis nicht vorkommt.

Artikel 42 Berechnung der Kantonsbeteiligungen

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 29b aARPV.

Artikel 43 Maximale jährliche Abweichung vom Bundesanteil

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 29c aARPV.

3. Kapitel: Angebote von nationaler Bedeutung, weitere Angebote, Angebotsverbesserungen und Tarifierleichterungen

Artikel 44 Angebote von nationaler Bedeutung

In diesem Artikel wird neu explizit geregelt, dass der Bund Angebote von nationaler Bedeutung gestützt auf Artikel 28 Absatz 3 PBG alleine ohne Beteiligung der Kantone bestellen kann. Während die Bestellung von Verkehrsangeboten alleine durch den Bund weiterhin nicht oder nur in temporären Ausnahmefällen vorgesehen ist, so bspw. wie während der Euro08, sollen zukünftig die Leistungen der beauftragten Organisationen (Systemführerinnen) nach der neuen vorgesehenen Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)⁹ sowie Koordinationsaufgaben bspw. im Rahmen des neuen CO2-Gesetzes für E-Busse durch den Bund aus dem RPV-Kredit alleine abgegolten werden können.

Auswirkungen: neue rechtliche Grundlage für Bestellungen des Bundes ohne Beteiligung der Kantone

Artikel 45 Koordination

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 30 aARPV.

Artikel 46 Tarifierleichterungen

Übernommen von Artikel 30 aARPV, ergänzt mit Verweis auf Artikel 28 Absatz 4 PBG.

Artikel 47 Tarifverbünde

Aktuelle Bestimmung: Artikel 32 aARPV.

⁹ In Vernehmlassung vom 23. März 2023 bis 10. Juni 2023: [Laufende Vernehmlassungen](#)

Präzisiert wird, dass bei der Einnahmenverteilung in Tarifverbünden auch die Fahrausweisstruktur pro Linie berücksichtigt werden muss, was bei der überwiegenden Mehrheit der Tarifverbünde heute bereits der Fall ist. Nur wenn die Fahrausweisstruktur erhoben wird und in die Verteilung der Einnahmen einfließt, ist sichergestellt, dass unterschiedliche Anteile von Fahrausweisen mit hohen Erlösen pro Personenkilometer und solchen mit tiefen Erlösen angemessen berücksichtigt werden und damit das Verursacherprinzip eingehalten wird. In der Regel wird die Fahrausweisstruktur heute nicht jährlich, sondern meistens alle 4-5 Jahre erhoben, was auch mit der neuen Bestimmung so weitergeführt werden kann. Eine häufigere Erhebung würde kaum zu relevanten zusätzlichen Erkenntnissen führen, den Aufwand für die TU und Verbünde aber deutlich erhöhen.

Die bisherigen Bestimmungen in den Buchstaben b. und c. werden nicht übernommen, da sie heute keine praktische Relevanz mehr haben. Dafür wird mit dem neuen Buchstaben b. festgelegt, dass das Erlös niveau eines Tarifverbundes um höchstens 20 % unter dem Erlös niveau des nationalen direkten Verkehrs liegen darf. Für den Vergleich dieser Erlös niveaus hat das BAV mit externer Unterstützung ein Modell entwickelt und 2022 eingeführt.¹⁰

Auswirkungen: Fahrausweisstruktur erhebungen sind in sämtlichen Tarif- und Verkehrsverbünden zwingend durchzuführen.

Artikel 48 Befristete Angebotserweiterungen

Mit sprachlicher Anpassung übernommen von Artikel 33 aARPV.

4. Kapitel: Finanzhilfen

1. Abschnitt: Bürgschaften

Artikel 49 Grundsatz (Bürgschaften)

Übernommen von Artikel 34 aARPV, Ersatz von «Bundesgarantie» durch «Bürgschaft» gemäss Artikel 31 PBG.

Artikel 50 Voraussetzungen und Auflagen

Aktuelle Bestimmung: Artikel 35 aARPV

Ersatz von «Bundesgarantie» durch «Bürgschaften» gemäss Artikel 31 PBG und Anpassung Verweis auf Artikel 35 ARPV statt 19 aARPV.

Absatz 2: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 35 Absatz 2 aARPV.

Aktuell werden Voraussetzungen und Prozess der Bürgschaftsgewährung in einer Wegleitung präzisiert. Der neue Absatz 3 bestimmt, dass dies zukünftig in Form einer Richtlinie zu erfolgen hat. Es handelt sich dabei um die gleiche Richtlinie, die auch die Zustimmung der Besteller zu Investitionen gemäss Artikel 35 regelt.

Auswirkungen: keine

Artikel 51 Zuständigkeit

Übernommen von Artikel 36 Absatz 1 aARPV, Ersatz von «Bundesgarantie» durch «Bürgschaft» gemäss Artikel 31 PBG.

¹⁰ Schreiben «Neues Modell: Entschädigung Verbundpreis-Niveau» vom 16.11.2022

Bisheriger Absatz 2 wird aufgehoben. Die Frist für die Beantragung einer Bürgschaft wird neu in der Richtlinie des BAV nach Artikel 58 Absatz 2 festgelegt.

2. Abschnitt: Umwandlung und Sistierung der Rückzahlung von Darlehen

Artikel 52 Grundsatz (Umwandlung Darlehen, Sistierung von Rückzahlungen)

Übernommen ohne inhaltliche Anpassung von Artikel 37 Absatz 2 aARPV.

Bisheriger Absatz 1 wird aufgehoben, da diese Bestimmung bereits in Artikel 31 Absatz 3 PBG geregelt ist.

Artikel 53 Voraussetzungen und Auflagen

Mit sprachlichen Anpassungen und Aktualisierung des Verweises auf Artikel 35 statt 19 aARPV übernommen von Artikel 38 aARPV.

Artikel 54 Antragsstellung

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 39 aARPV.

Artikel 55 Umwandlungs- oder Sistierungsvereinbarung

Mit sprachlichen Anpassungen übernommen von Artikel 40 aARPV.

3. Abschnitt: Beiträge für Innovationen sowie für Investitionen von Seilbahnunternehmen

Artikel 56 Innovationen

Aktuelle Bestimmung: Artikel 41 aARPV

Die Änderungen des Artikels basieren mehrheitlich auf der Botschaft zur Änderung des PBG (Reform RPV), wobei Artikel 56 neu nur noch die Innovationen betrifft.

Absatz 1: Gemäss Artikel 28 PBG können neu A-fonds-perdu-Beiträge zur Innovationsförderung dem Regionalverkehr, dem Ortsverkehr, dem Fernverkehr und Leistungen ohne Erschliessungsfunktion zugutekommen.

Absatz 2: Die Voraussetzungen und der Prozess der Vergabe werden in einer neuen Richtlinie des BAV für das Förderprogramm festgelegt.

Auswirkungen: Es können neu nicht mehr nur Innovationen der Sparte RPV sondern des ganzen öffentlichen Verkehrs finanziell unterstützt werden. Die finanziellen Mittel dafür verändern sich aber nicht.

Artikel 57 Investitionen von Seilbahnunternehmen

Aktuelle Bestimmung: Artikel 42 aARPV

Absatz 1: Übernommen mit sprachlichen Anpassungen, wobei die Bestimmung, wonach Beiträge nur gewährt werden, wenn die Investitionen nicht aus Abschreibungsmitteln finanziert werden können, nicht übernommen wird. Die Beiträge des Bundes aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) belaufen sich gemäss Artikel 38 Absatz 2 KPFV auf 50 % der Investition, unabhängig von allfälligen Eigenmitteln

der TU. Diese sind für die Finanzierung von nicht mittels BIF-Beiträgen finanzierten Investitionen zu verwenden.

Absatz 2: Die Voraussetzungen und der Prozess zur Finanzierung von Investitionen abgegotener Seilbahnen werden neu in Form einer Richtlinie des BAV («Guidance») erlassen werden.

Auswirkungen: keine

Aufhebung Artikel 43-46 aARPV

Ausser den in Artikel 57 geregelten Beiträgen für Investitionen von Seilbahnen gewährt der Bund keine weiteren Beiträge oder Darlehen für Investitionen der Sparte RPV mehr. Die Bestimmungen der Artikel 43 bis 46 aARPV werden entsprechend nicht übernommen.

5. Kapitel: Rechnungslegung

1. Abschnitt: Grundsätze

Artikel 58 (Rechnungslegung: Grundsätze)

Absatz 1: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 4 Absatz 1 RKV.

Absatz 2: Nach Artikel 35 Absatz 4 PBG bezeichnet das BAV das für die Rechnungslegung anzuwendende Regelwerk. Diese Festlegung soll in Form einer Richtlinie erfolgen, dabei sollen auch Ausnahmen für Fälle vorgesehen werden, bei denen keine Vorgaben gemacht werden sollen (bspw. ausländische Unternehmen oder Kleinstunternehmen). Es muss sich um einen Standard nach Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung über die anerkannten Standards zur Rechnungslegung (VASR; SR 221.432) handeln. Das BAV kann festlegen, welcher Standard anzuwenden ist.

Auswirkungen: Mit den Ausnahmen wird die Verhältnismässigkeit dieser Vorgaben sichergestellt.

2. Abschnitt: Betriebskosten- und Leistungsrechnung

Artikel 59 (Betriebskosten und- Leistungsrechnung)

Aktuelle Bestimmungen: Artikel 29 aARPV, Artikel 13-15 RKV

Absatz 1: Übernommen von Artikel 29 Absatz 1 aARPV, wobei die Bestimmung statt für TU mit abgeltungsberechtigten Verkehrsangeboten für TU mit gemeinsam bestelltem regionalen Personenverkehr Anwendung findet.

Absatz 2: Übernommen von Artikel 29 Absatz 6 aARPV.

Absatz 3: Ohne Anpassung übernommen Art. 13 Abs 1 RKV.

Absatz 4: Übernommen von Artikel 14 Absatz 2 RKV mit sprachlichen Anpassungen sowie von Artikel 15 Absatz 1 RKV ohne Anpassung. Eine detaillierte Vorgabe zur Struktur der Erlöse, der Kosten und Abgeltungen wird entsprechend im Anhang 1 vorgegeben.

Absatz 5: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 13 Absatz 2 RKV.

Absatz 6: Das Führen einer Betriebskosten- und Leistungsrechnung soll neu in einer Richtlinie geregelt werden.

Absatz 7: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 29 Absatz 3 aARPV.

Auswirkungen: Dank den Richtlinien des BAV, welche Klarheit schaffen, sollen nach einer Übergangszeit weniger Grundsatzdiskussionen mit den TU geben. Mit der Mindestgliederung, welche sowohl für die Planrechnung (Plan-Werte) wie die Linienerefolgsrechnung (Ist-Werte) gilt, werden Abweichungsanalysen zwischen Plan und Ist aussagenkräftiger sein.

3. Abschnitt: Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Artikel 60 Grundsätze (Anlagen- und Abschreibungsrechnung)

Aktuelle Bestimmung: Artikel 8 RKV.

Absatz 1: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 8 Absatz 1 RKV (erster Satz).

Absatz 2: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 8 Absatz 1 RKV (zweiter Satz).

Bisheriger Artikel 8 Absatz 2 RKV: Der bisherige Anhang der RKV zu Bandbreiten der Abschreibungssätze für Anlagen des regionalen Personenverkehrs wird nicht übernommen, entsprechend wird der bisherige Absatz 2 nicht übernommen. Zukünftig werden die Bandbreiten gemäss Artikel 63 Absatz 1 ARPV durch das BAV in einer Richtlinie festgelegt, welche zum Einbezug der interessierten Kreise zu gegebener Zeit unterbreitet wird. Mit der Überführung des Anhanges in eine Richtlinie des BAV kann zukünftig rascher auf Änderungen reagiert werden, bspw. bei neuen Antriebsarten bei Bussen (E-Busse).

Auswirkungen: keine

Artikel 61 Abgrenzung zwischen der Erfolgsrechnung und der Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 9 RKV.

Artikel 62 Aktivierung und Ausbuchung von Anlagen

Ohne Anpassung übernommen von Artikel 10 RKV.

Artikel 63 Abschreibungen und Wertberichtigungen

Aktuelle Bestimmung: Artikel 11 RKV.

Absatz 1: Der bisherige Anhang der RKV zu Bandbreiten der Abschreibungssätze für Anlagen des regionalen Personenverkehrs wird nicht übernommen. Zukünftig werden die Bandbreiten gemäss Artikel 63 Absatz 1 ARPV durch das BAV in einer Richtlinie festgelegt (siehe Erläuterung zu Artikel 60 ARPV). Mit der Überführung des Anhanges in eine Richtlinie des BAV kann zukünftig rascher auf Änderungen reagiert werden, bspw. bei neuen Antriebsarten bei Bussen (E-Busse).

Neuer Absatz 2: Die heutige Bestimmung in Artikel 11 Absatz 1 RKV wird angepasst. Neu beginnt die Abschreibungsdauer einer Anlage mit der betrieblichen Nutzung, welche im Swiss GAAP FER klar definiert wird, und nicht mit der kommerziellen Inbetriebnahme. Es hat sich gezeigt, dass gerade bei Eisenbahnrollmaterial die Zeit für nicht kommerzielle Versuchsfahrten, also ohne zahlende Passagiere, länger dauern kann und es Praxis der TU ist, die Fahrzeuge während dieser Zeit bereits abzuschreiben.

Der bisherige Absatz 2 wird nicht übernommen. Zukünftig liegt die Festlegung der Abschreibungssätze in der Verantwortung der TU, eine formelle Bewilligung durch das BAV bei Abweichungen ist nicht mehr notwendig. Allerdings sind allfällige Abweichungen (z.B. Dauer, Typ der Unteranlage) weiterhin zu begründen. Das BAV wird die Abschreibungssätze neu in einer Richtlinie festlegen. Da eine Anpassung der Abschreibungssätze rasch grössere finanzielle Auswirkungen für die Besteller haben kann, ist nicht davon auszugehen, dass sich in der Praxis grössere Veränderungen ergeben werden. Der Prozess kann aber vereinfacht werden.

Der bisherige Absatz 2^{bis} wird nicht übernommen, da dieser alleine die Infrastruktur betrifft und die Abschreibungen der Infrastruktur bereits durch Branchenstandards abgedeckt sind.

Absatz 3: Übernommen von Artikel 11 Absatz 1^{bis} RKV, wobei neu nicht mehr auf den Anhang verwiesen und auch keine Bewilligung mehr notwendig ist, wenn eine abweichende Gliederung für Unteranlagen vorgenommen werden soll.

Absatz 4: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 11 Absatz 3 RKV

Auswirkungen: grössere Freiheiten für TU, Vereinfachung des Prozesses

Artikel 64 Veränderte Nutzungsdauer

Aktuelle Bestimmung: Artikel 12 RKV.

Bisheriger Absatz 1 wird gestrichen. Diesen Absatz braucht es nicht mehr, da er inhaltlich bereits durch den neuen Absatz 1 gedeckt ist (bisheriger Artikel 12 Absatz 2 RKV).

Neue Absätze 1 und 2: ohne Anpassungen übernommen.

Absatz 4 wird nicht übernommen, da dieser nur die Infrastruktur betrifft und damit in der KPFV zu regeln ist (Artikel 37b KPFV).

Auswirkungen: keine

4. Abschnitt: Jahresrechnung

Artikel 65 (Jahresrechnung)

Aktuelle Bestimmung: Artikel 6 RKV

Absatz 1: Die einzureichenden Unterlagen wurden angepasst:

- a. ohne Anpassung übernommen;
- b. Da die Prüfung der Jahresrechnung neu nach der Generalversammlung erfolgt, ist der Geschäftsbericht neu als Bestandteil der Unterlagen zur Jahresrechnung aufgeführt und ersetzt damit den bestehenden Artikel 3 RKV;
- c. Die Linienerefolgsrechnung ist für die bestellten Sparten (gemeinsam bestellter regionaler Personenverkehr, weitere bestellte Angebote gemäss Artikel 3) zu erstellen, zusätzlich sind die Summen der einzelnen Kosten und Erlöse der weiteren Sparten sowie die Summen über alle Sparten auszuweisen;
- d. Bestimmung teilweise übernommen von Buchstabe b RKV mit der Präzisierung, dass Abgrenzungen pro Sparte einzureichen sind;
- e. Übernommen ohne Leistungsmessung. Die Leistungsmessung wird für die Sparte Infrastruktur mit separaten Unterlagen mit dem WDI verlangt;
- f. ohne Anpassung übernommen von Buchstabe d RKV;

- g. ohne Anpassung übernommen von Buchstabe e RKV;
- h. ohne Anpassung übernommen von Buchstabe f RKV;
- i. Bericht Spezialprüfung gemäss Artikel 38 Absatz 3 PBG;
- j. der ausführliche Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat ist heute bereits als Bestandteil der Selbstdeklaration gemäss Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a RKV einzureichen;
- k. Abweichungen in der Ist-Rechnungen gegenüber den Planrechnungen sind zu begründen.

Absatz 2: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 6 Absatz 2 RKV. Das Protokoll der Generalversammlung ist einzureichen, sobald es rechtskräftig ist, was auch erst nach der Einreichungsfrist für die übrigen Unterlagen zur Jahresrechnung der Fall sein kann.

Absatz 3: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 6 Absatz 3 RKV

Absatz 4: Neben den Offerten sollen neu auch die Unterlagen für die Ist-Rechnung mittels der neuen Datenplattform eingereicht werden. Die Bestimmung entspricht der analogen Bestimmung in Artikel 31 Absatz 2 ARPV für die Einreichung der Offerten.

Auswirkungen: Erhöhung der Transparenz gegenüber den Bestellern sowie Vereinfachung der Einreichung der Unterlagen.

6. Kapitel: Schlussbestimmungen

Artikel 66 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Aufgehoben werden die bisherige ARPV sowie die RKV.

Artikel 67 Übergangsbestimmungen

Absatz 1: Bestehende «Vergabevereinbarungen» aus Ausschreibungen sind bis zu ihrem Ablauf gleichgestellt wie Zielvereinbarungen nach Artikel 26 ARPV. Neu werden auch nach Ausschreibungen Zielvereinbarungen abgeschlossen.

Absatz 2: Ohne Anpassung übernommen von Artikel 47 Absatz 3 aARPV, da weiterhin noch Angebote bei Seilbahnen mit kantonaler Bewilligung statt Konzession bestellt werden.

Artikel 68 Inkrafttreten

Das Inkrafttreten ist auf 1. Januar 2025 vorgesehen, die neuen Bestimmungen kämen danach erstmals für das Bestellverfahren 2027/2028 zur Anwendung.

Anhänge

Anhang 1 Gliederung der Planrechnung sowie der Linienerefolgsrechnung

Siehe insbesondere Erläuterungen zum Artikel 32 Absatz 2. Die Mindestgliederung von Kosten, Erlösen und Abgeltungen wird neu im Anhang 1 geregelt. Die Gliederung ist für alle TU verbindlich und gilt sowohl für die Planrechnung nach Artikel 32 (Plan-Werte) als für die Linienerefolgsrechnung nach Artikel 59 (Ist-Werte). Die Gliederung wurde im Rahmen der Arbeiten zur «Guidance» mit Vertretern von Kantonen und TU erarbeitet und stellt die Basis für die Kalkulationsstruktur der zukünftigen Datenplattform des BAV dar.

Anhang 2 Kantonsbeteiligungen: strukturelle Voraussetzungen und Formel

Bisheriger Anhang 1 aARPV wird übernommen, die Formel für die Berechnung der Kantonsbeteiligungen für die Periode 2025 – 2028 wurde aufgrund der definitiven Bestellungen 2022 aktualisiert. Die Grundlagen für die Berechnungen werden den kantonalen öV-Ämtern noch zur Prüfung unterbreitet.

Anhang 3 Kantonsbeteiligungen: prozentuale Anteile

Aktuelle Bestimmung: Anhang 2 aARPV

Gemäss Artikel 42 Absatz 2 sind die Kantonsbeteiligungen mindestens alle vier Jahre neu zu berechnen, was mit den Anpassungen im bisherigen Anhang 2 der Fahrplanjahre und prozentuale Kantonsbeteiligungen gemacht wird. Die Kantonsbeteiligungen gelten für die Jahre 2025 – 2028.

Anhang 4 Aufhebung und Änderung bisherigen Rechts

Im Anhang 4 werden aufgrund der Reform RPV oder durch Aktualisierungen Aufhebungen und Änderungen in folgenden weiteren Verordnungen vorgenommen; die Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr (GebV-öV; SR 742.102), die Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) die Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTV; SR 742.411), die Verordnung über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebV; SR 743.011) und die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11).

3.1.1 Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr vom 25. November 1998¹¹ (GebV-öV)

Artikel 42

Bereits in der revidierten RKV, welche per 01.01.2020 in Kraft getreten ist, wurde auf die Rechnungsgenehmigungen verzichtet. Somit müssen für die Rechnungsprüfung und -genehmigung auch keine Gebühren mehr erhoben werden.

¹¹ SR 742.102

3.1.2 Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur vom 14. Oktober 2015¹² (KPFV)

Ingress

Aufgrund der Übernahme von Bestimmungen aus der bisherigen RKV in die KPVF muss auch der Ingress entsprechend ergänzt werden. Neu wird auf die Artikel 1 Absatz 3, 6, 8, 9b, 57 Absatz 3 und 97 EBG und Artikel 35 Absatz 3 PBG statt wie bisher Artikel 35 Absatz 1 PBG verwiesen.

Artikel 2 Trennung der Sparte Infrastruktur von den übrigen Unternehmenssparten: Umfang der Trennung

Im Titel wird präzisiert, dass es sich nicht nur um die Abgrenzung zur Sparte Verkehr handelt, sondern zu allen übrigen Sparten.

Absatz 3: sinngemäss übernommen von Artikel 7 Absatz 1 RKV

Absatz 4: unverändert übernommen von Artikel 7 Absatz 2 RKV

Absatz 5: unverändert übernommen von Artikel 7 Absatz 3 RKV

Absatz 6: Der Artikel 8 Absatz 2 RKV wird grundsätzlich übernommen. Der Anhang zur RKV wird aufgehoben und durch eine Richtlinie des BAV ersetzt. Die zukünftige BAV-Richtlinie wird auf das Regelwerk RTE 29900 verweisen. Dieses für die Branche verbindliche Regelwerk ist die Grundlage für die unternehmensspezifischen Ermittlungen der Abschreibungssätze der einzelnen Anlagentypen.

Auswirkung: Gegenwärtig sind die Infrastrukturbetreiber durch Leistungsvereinbarungen vertraglich verpflichtet, das Regelwerk RTE 29900 anzuwenden. Durch die Anpassungen sind sie auch aufgrund der Verordnung und der zukünftigen BAV-Richtlinie dazu verpflichtet.

Artikel 3 Trennung der Sparte Infrastruktur von den übrigen Sparten: Spartenrechnung

Im Titel wird präzisiert, dass es sich nicht nur um die Abgrenzung zur Sparte Verkehr handelt, sondern zu allen übrigen Sparten.

Absatz 3 bis: unverändert übernommen von Artikel 13 Absatz 4 RKV

Auswirkung: keine

Artikel 5 Abgrenzung zwischen den Investitionsbereichen Substanzerhalt und Ausbau

In Absatz 1 Buchstabe d und Absatz 2 Buchstabe a wird präzisiert, dass im Güterverkehr das relevante Kriterium für die Unterscheidung zwischen Substanzerhalt und Ausbau die zusätzlichen Trassen sind. Im Gegensatz zum Personenverkehr nützt der Güterverkehr in der Regel nicht alle Trassen, die für ihn reserviert sind. Es besteht somit ein Unterschied zwischen Zugkilometern und Trassen. Mehr Zugkilometer bei gleichbleibenden Trassen können auch mit der gegenwärtigen Infrastruktur bewältigt werden. Als Ausbau sollen aber nur Investitionen gelten, die die gegenwärtige Infrastruktur nicht mehr aufnehmen könnte. Die Anpassung ist daher im Sinne des Begriffs «Ausbau».

Auswirkung: Im Güterverkehr gelten nur mehr Investitionen als Ausbau, wenn damit zusätzliche Trassen verbunden sind, auch wenn mehr Zugkilometer resultieren.

Artikel 22 Strecken für die Feinerschliessung

Absatz 1, Buchstaben a und b: Der Verweis zur ARPV wird aufgrund der Totalrevision und der neuen Nummerierung angepasst. Es erfolgt eine Umformulierung und die Präzisierung, dass der Anschluss

¹² SR 742.120

«an das Schienennetz» gemeint ist. Dies war schon davor der Fall, kommt aber nun klarer zum Ausdruck.

Auswirkung: keine

Artikel 26 Vereinbarungen über die Zusammenarbeit zwischen Transportunternehmen

Absatz 2: Der Begriff «pagatorische Kosten» ist nicht allgemein geläufig und wird ersetzt. Es wird der Grundgedanke aus dem Artikel 64 EBG der «vollen Kosten» übernommen. In den vollen Kosten ist keine kalkulatorische Verzinsung enthalten (vgl. Definition des Begriffs in der Richtlinie zur Verrechnung konzerninterner Leistungen). Daher wird die Limitierung der kalkulatorischen Verzinsung auf 5 Franken pro Quadratmeter gestrichen. So wird sichergestellt, dass auch weiterhin keine überhöhten Preise für die Vermietung bzw. Verpachtung von Flächen in der Zusammenarbeit zwischen TU verrechnet werden können.

Auswirkung: Für die Vermietung oder Verpachtung von Bauten, Anlagen und Einrichtungen dürfen zukünftig keine kalkulatorischen Zinsen mehr verrechnet werden.

Artikel 27 Offerte

Absatz 2 Buchstabe c: Eine begriffliche Harmonisierung mit der elektronischen Eingabepattform (Begriff «Kennzahlen» anstelle von «Indikatoren») wird vorgenommen.

Absatz 2 Buchstabe e: Weil der Netzzustandsbericht für die Offerte nicht verlangt wird, wird dieser Buchstabe aufgehoben.

Absatz 2 Buchstabe f: Bei den beizulegenden Unterlagen, werden neu die geplanten Erlöse auch aufgeführt. Das BAV kann gegenwärtig auf Basis der Artikel 16 und Artikel 17 RKV Kosten und Erlöse fordern. Durch die Aufhebung der RKV ist die Präzisierung notwendig.

Absatz 4 ersetzt Artikel 15 Absatz 1 und 2 RKV für den Teil Offerte, indem nun der Detaillierungsgrad vom BAV geregelt werden kann. Das BAV gibt den Detaillierungsgrad durch Eingabemasken der Meldepattform bzw. durch Schnittstellenspezifikationen vor. Zudem kann das BAV für die Berichterstattung der Plan-Daten Ausnahmen gewähren wie bereits heute.

Auswirkung: keine

Artikel 28 Inhalt der Leistungsvereinbarung

In Buchstabe e wird aufgrund der begrifflichen Harmonisierung mit der elektronischen Eingabepattform von Kennzahlen anstatt Indikatoren gesprochen.

Auswirkung: keine

Artikel 31 Berichterstattung und Überprüfung der Zielerreichung

Absatz 2 wird ergänzt mit dem unveränderten Artikel 16 Absatz 5 der RKV für die Berichterstattung der IST-Daten.

Auswirkung: keine

Abschnitt 7b: Rechnungswesen

Es wird ein neuer Abschnitt eingeführt, welcher die entsprechenden Artikel der RKV beinhaltet.

Artikel 37b Veränderte Nutzungsdauer

Im Grundsatz entsprechen die Absätze 1 bis 4 dem Artikel 12 Absatz 1 bis 4 der RKV. Da die Nutzungsdauer einer Anlage für die Sparte RPV in der ARPV geregelt ist, wird der Artikel auf die Sparte Infrastruktur beschränkt. Zudem wird im Absatz 4 präzisiert, dass im Investitionsplan die Veräusserungserträge und nicht Veräusserungserfolge auszuweisen sind.

Auswirkung: Anstelle von Veräusserungserfolgen (Ertrag minus Aufwand) muss im Investitionsplan der Veräusserungsertrag (nur Ertrag) gemeldet werden, da dies bessere Rückschlüsse auf den Finanzierungsbedarf bei den Investitionen zulässt.

Artikel 37c Gliederung der Erlöse und Kosten

Ersetzt Art. 17 Abs. 2 und 4 der RKV. Anstelle der Auflistung in der Verordnung kann das BAV die Struktur regeln. Das BAV gibt den Detaillierungsgrad durch Eingabemasken der Meldeplattform bzw. durch Schnittstellenspezifikationen vor.

Auswirkung: keine

Artikel 38 Investitionen in Seilbahnen

Absatz 2 wird korrigiert beim Verweis auf das Seilbahngesetz.

Auswirkung: keine

3.1.3 Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen vom 25. Mai 2016¹³ (GüTV)

Artikel 16 Abs. 2

Aufgrund der Totalrevision der ARPV ist der Verweis auf den entsprechenden Anhang (bisher Anhang 2 aARPV) der revidierten ARPV anzupassen.

Auswirkungen: keine

Artikel 24 Abs. 2

Aufgrund der Totalrevision der ARPV ist auf die entsprechenden Artikel (bisher Art. 16–23 aARPV) der revidierten ARPV zu verweisen.

Auswirkungen: keine

3.1.4 Verordnung über Seilbahnen zur Personenbeförderung vom 21. Dezember 2006¹⁴ (SebV)

Artikel 58 Abs. 3 Bst. b

Gemäss der bisherigen Bestimmung von Artikel 35 Abs. 1 PBG oblag die Regelung der Rechnungslegung der Unternehmen dem UVEK. Gestützt auf die revidierten Bestimmungen des PBG regelt neu der Bundesrat die Einzelheiten der Rechnungslegung (Art. 35 Abs. 3 PBG). Das BAV bezeichnet das für die Rechnungslegung anwendbare Regelwerk (Art. 35 Abs. 4 PBG).

¹³ SR 742.411

¹⁴ SR 743.011

Auswirkungen: keine

3.1.5 Verordnung über die Personenbeförderung vom 4. November 2009¹⁵ (VPB)

Artikel 5 Erschliessungsfunktion

Das BAV hat die Begrifflichkeiten abgeglichen, welche sowohl in der Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) als auch in der VPB Anwendung finden. Teilweise wird heute von der ARPV auf die VPB referenziert oder umgekehrt. Oder die Begriffe kommen in beiden Verordnungen mit teilweise nuancierten Unterschieden vor. Neu werden die Begriffe grundsätzlich in der VPB definiert und die ARPV nimmt Bezug auf diese Definitionen. Vor diesem Hintergrund wurde der Artikel 5 VPB überarbeitet.

Absatz 1: Neu bestimmt der Absatz 1 klar, was unter der Erschliessungsfunktion verstanden wird. Die Erschliessungsfunktion ist gegeben, wenn eine Linie der Groberschliessung oder der Feinerschliessung einer Ortschaft dient. Die Begriffe Ortschaft, Groberschliessung und Feinerschliessung werden in den Absätzen 2 – 4 ausgeführt.

Absatz 2: Bereits in der heute gültigen VPB wird in diesem Absatz ausgeführt, was der Gesetzgeber unter einer Ortschaft versteht. Bei der Überarbeitung der VPB wurde nun der Buchstabe a umsetzungsfreundlicher formuliert. Die aktuell gültige Definition spricht von «zusammenhängenden Bauzonen nach dem Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979, einschliesslich Schutzzonen für Gewässer, bedeutender Ortsbilder, geschichtlicher Stätten und Kulturdenkmäler». In der praktischen Umsetzung ergaben sich bis heute zu diesen Ausführungen immer wieder Fragen. Neu wird in Buchstabe a festgelegt, dass als Ortschaften Siedlungsgebiete gelten, in denen das ganze Jahr über in einem Umkreis von höchstens 1,5 km mindestens 100 Personen wohnen. Die 1,5 km kommen in der heutigen Fassung der ARPV in Artikel 3 zur Anwendung. Dieser besagt, dass der Feinerschliessung eine Linie dient, wenn die Haltestellen in der Regel nicht mehr als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind und die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind. Der Begriff «in der Regel nicht mehr als 1,5 km» wurde durch «in einem Umkreis von höchstens 1,5 km Radius» ersetzt und lässt somit weniger Spielraum offen.

Absatz 3: Der Begriff Groberschliessung wird heute in Artikel 4 ARPV erwähnt. Er wird jedoch nicht weiter ausgeführt. Diese Lücke wird nun im vorliegenden Artikel geschlossen. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass es sich bei Linien, welche einer Groberschliessung dienen, um regionalen Personenverkehr oder Fernverkehr handelt.

Absatz 4: Heute wird die Feinerschliessung in Artikel 3 ARPV definiert. Die Definition wird sinngemäss von der ARPV in die VPB übernommen. Die Definition konnte vereinfacht werden, indem neu auf die Groberschliessung verwiesen wird und dadurch eine Abgrenzung gegen «oben» gemacht werden kann. Bei Linien, welche einer Feinerschliessung dienen, handelt es sich in der Regel um Ortsverkehr.

Auswirkungen: keine

Artikel 9 Konzessionen und Bewilligungen für Linien

Absatz 2: Der Begriff «Teilstrecken» wurde durch «Teillinien» ersetzt. Damit wird das Wording der VPB demjenigen der aARPV angepasst.

Auswirkungen: keine

¹⁵ SR 745.11

Art. 12 Konzessionsgesuch

Absatz 1: Formell wird der Verweis auf die ARPV aufgrund deren Totalrevision aktualisiert.

Absatz 4: Neu wird beim Begriff Ausschreibung auf Artikel 32 PBG verwiesen. Dabei handelt es sich um eine Präzisierung. Weiter wird die Formulierung «wirtschaftlich günstigstes Angebot» durch «vorteilhafteste Offerte» ersetzt. Dieser Begriff wurde vom neu formulierten Artikel 32 g PBG übernommen. Als Konzessionsbehörde kann der Bund zusätzliche Konzessionsunterlagen verlangen. Aus diesem Grund wurde der Begriff «die Besteller» durch «der Bund» ersetzt.

Auswirkungen: Unschärfe beseitigen

Artikel 15 Dauer der Konzession

Absatz 1: Zur Vereinfachung der Verfahren sollen neu die Konzessionsdauer und die Dauer der Zielvereinbarungen aufeinander abgestimmt werden. Konzessionen sollen neu in der Regel für 12 Jahre erteilt und erneuert werden. Dies entspricht zwei 6-jährigen oder drei 4-jährigen Zielvereinbarungen.

Absatz 2 Bst. d: Obwohl es sich bei den in Absatz 2 genannten Gründen um eine exemplarische Aufzählung handelt («insbesondere») und somit nicht abschliessend ist, soll diese Liste um einen weiteren Tatbestand ergänzt werden. Damit wird der Häufigkeit eines solchen Anwendungsfalls Rechnung getragen. Ziel dieser Bestimmung ist es, die Dauer der Konzessionen pro Linie innerhalb eines Unternehmens zu harmonisieren. Dies vereinfacht die Entwicklung von Zielvereinbarungen im regionalen Personenverkehr. Als Nebeneffekt kann durch die Harmonisierung der Konzessionsdauer der Verwaltungsaufwand gesenkt werden. Das «oder» von Bst. b wird aufgrund der Ergänzung durch Bst. d neu in Bst. c aufgeführt.

Auswirkungen: Vereinfachung und Senkung Verwaltungsaufwand

Artikel 19 Verfahren bei der Änderung oder der Übertragung der Konzession und Art. 20 Betriebsvertrag

Die Reihenfolge der Artikel 19 und 20 wurde in der vorliegenden Fassung aus Gründen des logischen Ablaufs getauscht. Im neuen Artikel 20 Absatz 3 wurde der Begriff «Verkehrsangebot» in «Angebot» geändert. Dabei handelt es sich um eine begriffliche Angleichung an die ARPV. Inhaltlich ändert sich dadurch jedoch nichts. Die begriffliche Änderung wurde ebenfalls in den weiteren betroffenen Artikeln der VPB vorgenommen.

Auswirkungen: keine

Artikel 23 Amtliche Bezeichnung

Die heutige Bestimmung wurde mit den Liniennummern und Linienbezeichnungen ergänzt. Liniennummern und Linienbezeichnungen sind im immer dichteren Angebot eine wichtige Orientierungshilfe für Kundinnen und Kunden. Damit analog (zum Beispiel am Bus) aber auch digital (zum Beispiel Applikationen) die gleichen Informationen vorhanden sind, sind eindeutige Bezeichnungen massgebend. Zusätzlich erfordert die Durchgängigkeit in den Systemen eine einheitliche Datengrundlage und Datenübermittlung.

Auswirkungen: Vereinheitlichung

3. Abschnitt

Im Abschnittstitel wurde der Begriff «Verkehrsangebot» in «Angebot» geändert

Auswirkungen: keine

Artikel 41 Fahrtenblatt im Strassenverkehr

Abtausch der Reihenfolge von «Pendelfahrten» und «Rundfahrten», damit sie in einer logischen Abfolge erscheinen. Inhaltlich gibt es keine Änderungen.

Auswirkungen: keine

Artikel 42 Streckenführung und Haltestellen

Die Formulierung von Absatz 4 wurde vereinfacht.

Auswirkungen: keine

Artikel 44 Voraussetzungen der Erteilung

In Absatz 1 Buchstabe c wurde der Begriff «Verkehrsangebot» in «Angebot» geändert.

Auswirkung: keine

Artikel 54 Schiffe

Der Begriff «Verkehrsangebot» wurde in «Angebot» geändert.

Auswirkungen: keine

Artikel 55b Informationspflicht

Im Bereich der Kundeninformation bestehen steigende Erwartungen und Ansprüche seitens Kundinnen und Kunden, der TU sowie der Verbünde. Um den Erwartungen und Ansprüchen gerecht zu werden, kommen die Alliance SwissPass (ASP) und das BAV zum Schluss, dass eine durchgängige Kundeninformation notwendig ist, was eine Regelung über alle konzessionierten TU voraussetzt. Vor diesem Hintergrund wird die standardisierte nationale Kundeninformation ins Leben gerufen. Ziel ist eine weitgehend standardisierte, auf einheitlicher Datengrundlage basierende, adressatengerechte und inhaltlich konsistente Information für die öV-Kundschaft durch den öffentlichen Verkehr Schweiz. Dies unter Berücksichtigung der ganzen Informations- und Reisekette. Zur Erreichung dieses Ziels wurde eine nationale Kommission Kundeninformation (KKI). Diese definiert einen Branchenstandard Kundeninformation für alle konzessionierten TU und erarbeitet Umsetzungsprojekte, basierend auf den Anforderungen des Strategierates ASP und des BAV, was unter Absatz 1 nun festgehalten wurde. Dabei berücksichtigt sie die Bedürfnisse der konzessionierten TU und anderer Stakeholder.

Auswirkungen: Präzisierung / Verweis auf den Branchenstandard

Artikel 56 Direkter Verkehr im konzessionierten Verkehr

Im Absatz 3 wurden die Einschränkung «wenn die technischen Bedingungen es erlauben» gestrichen. Zum heutigen Zeitpunkt ist der Stand der Technik soweit fortgeschritten, dass diese Einschränkung auf Verordnungsstufe nicht mehr zeitgemäss ist.

Auswirkungen: keine

Artikel 56a Gemeinsame Vertriebsinfrastruktur

Mit Artikel 17a PBG wird die Statuierung einer gemeinsamen öV-Vertriebsinfrastruktur vorgenommen.

Absatz 1: Die TU erhalten neu den Auftrag, zum Betrieb und Weiterentwicklung einer gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur. Eine solche besteht heute bereits in Form der «Netzweite öV-Anbindung NOVA», welche von der öV-Branche heute zur Umsetzung des direkten Verkehrs mit finanzieller Beteiligung der öffentlichen Hand (u.a. über die Bestellung im RPV) betrieben wird.

Absatz 2: Unternehmen, die dem direkten Verkehr nach Art. 16 PBG unterstehen, müssen sich der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur zwingend anschliessen. Weiteren konzessionierten Unternehmen sowie Unternehmen mit einer Bewilligung nach Art. 7 oder 8 PBG ist der Anschluss zu diskriminierungsfreien Bedingungen zu gewähren. Beim Ticketvertrieb ist das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 (KG)¹⁶ anwendbar. Das bedeutet, dass der Vertrieb von ÖV-Tickets grundsätzlich diskriminierungsfrei auch Dritten offenstehen muss.

Absatz 3: Hier wird bestimmt, welche Fahrausweissortimente zwingend auf der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur angeboten werden müssen. Es handelt sich dabei um das Fahrausweissortiment des nationalen direkten Verkehrs sowie die Sortimente der regionalen Verbünde. Damit wird u.a. sichergestellt, dass die wichtigsten Fahrausweise landesweit von den an NOVA angeschlossenen Verkaufsstellen vertrieben werden können.

Absatz 4: Die öV-Unternehmen müssen der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur alle für den Vertrieb der Angebote erforderlichen Sach- und Personendaten zeitgerecht in der nötigen Form und Qualität zur Verfügung stellen. Es handelt sich dabei um sämtliche relevanten Vertriebsdaten zur Gewährleistung des direkten Verkehrs. Diese Daten dienen zum einen dazu, den Kundinnen und Kunden ein vollständiges Angebot anbieten zu können, zum anderen aber auch zur Abrechnung und zur Kontrolle der Transportberechtigung.

Artikel 17a Absatz 4 PBG bestimmt, dass die TU diskriminierungsfreie Bedingungen für die Nutzung der Vertriebsinfrastruktur durch Dritte regeln.

Auswirkungen: Keine neuen Aufgaben für die öV-Branche. Regelungen zur Vertriebsinfrastruktur.

Artikel 62a Mitnahme von Fahrrädern im internationalen Eisenbahnverkehr

Die EU-Passagierrechte-Verordnung 2021/782 vom 29. April 2021¹⁷ stärkt die Rechte der Passagiere betreffend Mitnahme von Fahrrädern im Zug. Wo in Artikel 5 der bisherigen EG-Passagierrechte-Verordnung Nr. 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 die Mitnahme von Fahrrädern nur erlaubt war, wenn der Eisenbahnverkehr dadurch nicht beeinträchtigt wurde, so sieht Artikel 6 der neuen EU-Passagierrechte-Verordnung nun vor, dass die Mitnahme von Fahrrädern grundsätzlich zu ermöglichen ist und die TU bzw. die Mitgliedstaaten die entsprechenden Massnahmen ergreifen müssen, um die Fahrrad-Mitnahme in den Zügen zu ermöglichen. Die Änderungen werden Mitte 2023 in Kraft treten.

Aufgrund des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse¹⁸ ist die Schweiz verpflichtet, die revidierten Bestimmungen für den grenzüberschreitenden Eisenbahn-Personenfernverkehr zu übernehmen, sofern unsere Gesetzesgrundlagen noch nicht mit den EU-Bestimmungen kongruent sind. Im PBG kennen wir heute im Artikel 23a eine Bestimmung zur Mitnahme von Fahrrädern. Darin wird festgelegt, dass Unternehmen den Reisenden die Mitnahme eines Fahrrads im Fahrzeug gestatten, wenn dies den Verkehr nicht beeinträchtigt. Diese Regelung entspricht mithin der bisherigen Regelung in der alten EG-Passagierrechte-Verordnung.

¹⁶ SR 251

¹⁷ [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.](#)

¹⁸ SR 0.740.72

Im vorliegenden Artikel verweisen wir auf Artikel 6 der neuen EU-Passagierrechte-Verordnung. Damit übernehmen wir für den grenzüberschreitenden Eisenbahn-Personenfernverkehr die EU-Regelung und stellen dadurch die EU-Kompatibilität der schweizerischen Gesetzgebung sicher.

In der EU gilt diese Regelung ausschliesslich für den Eisenbahnverkehr. Es ist nicht zweckmässig, diese Regelung auf den gesamten konzessionierten und bewilligten Personenbeförderungsverkehr in der Schweiz auszudehnen, weil neben dem Eisenbahnverkehr (Fern- und Regionalverkehr) auch der Ortsverkehr (inkl. Trams, Trolleybusse und Busse) und der touristische Verkehr (inkl. Seilbahnen und Schiffe) betroffen wären. Für diese Verkehrsarten gilt die bereits bestehende Regelung von Art. 23a PBG. Es bleibt damit Aufgabe der TU, Angebote zu entwickeln und zu betreiben, die die Kundenbedürfnisse abdecken. Damit kann auch den je nach Linie und Region unterschiedlichen Kundenbedürfnissen besser und flexibler Rechnung getragen werden.

Auswirkungen: grundsätzlich Ermöglichung der Mitnahme von Fahrrädern im internationalen Eisenbahnverkehr

Artikel 79 Datenbearbeitung durch das BAV

Absatz 1 Buchstabe f. Die Ausweitung der Bestimmung über die räumliche Verteilung von den Abonnenten auf die Fahrausweise stärkt das Instrument der Verkehrsplanung.

Auswirkungen: Öffnung

Artikel 79a Datenbearbeitung durch Unternehmen

Absatz 1: Zur Sicherung der Einnahme des Fahrpreises oder zur Sicherung des Zuschlags dienen die Kontrolle der Gültigkeit der Fahr- und Ermässigungsausweise, das Inkasso und die Missbrauchsbekämpfung.

Absatz 2: Gestützt auf Artikel 54 und Artikel 20a PBG wird präzisiert, welche besonders schützenswerten Personendaten zu welchen Zwecken bearbeitet werden dürfen, weil dies zur Personenbeförderung erforderlich ist.

Absatz 3 stellt klar, dass ein Tarifmodell, welches auf dem Erfassen der Ein- und Ausstiegsstationen beruht, nur funktionieren kann, wenn diese Informationen allen Unternehmen zur Verfügung stehen, welche an der Transportkette beteiligt sind und dementsprechend Anspruch auf Beteiligung an den Einnahmen haben.

Absatz 4 schafft eine Rechtsgrundlage für die anonymisierte Verwendung von Personendaten, da in der Lehre umstritten ist, um Art. 39 Abs.1 lit. a des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG)¹⁹ hierfür als Rechtsgrundlage ausreichen würde.

Auswirkungen: Keine

Ausweitung der Protokollierungspflicht durch die Verordnung über den Datenschutz (DSV)²⁰

Schon bislang muss die Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten protokolliert werden. Mit dem Inkrafttreten des neuen Datenschutzrechts wird die Protokollierungspflicht (für Bundesorgane) auf die Bearbeitung sämtlicher Personendaten natürlicher Personendaten ausgedehnt (Art. 4 Abs. 2 DSV). Da zur Bearbeitung auch das Lesen gehört und die Daten ein Jahr lang aufgehoben werden müssen, werden im Massengeschäft des öffentlichen Verkehrs nicht unerhebliche zusätzliche Datenmengen entstehen, welche gespeichert werden müssen. Allerdings hat die Branche bislang nicht

¹⁹ SR 235.1

²⁰ SR 235.11

darlegen können, dass der damit verbundene Aufwand unverhältnismässig wäre, zumal die Protokollierungspflicht erst bei Ablösung der jeweiligen EDV-Systeme beginnt (Art. 46 Abs. 1 DSV).

Verzeichnis der Bearbeitungstätigkeiten

Es ist nicht ersichtlich, weshalb kleine Unternehmen nach Art. 12 Absatz 5 DSG überhaupt keine Verzeichnisse führen müssen und grössere private Unternehmen wie beispielsweise Mobilfunkanbieter solche Verzeichnisse zwar führen, nicht aber dem EDÖB melden müssen, konzessionierte Unternehmen aber der Meldepflicht nach Art. 12 Abs. 4 DSG unterliegen sollen. Da der EDÖB gemäss Artikel 56 DSG verpflichtet ist, das Verzeichnis der Bearbeitungstätigkeiten zu veröffentlichen, wäre eine Meldepflicht für konzessionierte Unternehmen bezüglich Bearbeitungstätigkeiten in Erfüllung ihrer konzessionierten Aufgabe, welche Geschäftsgeheimnisse darstellen sollten, unvereinbar mit ihrem Anspruch auf Schutz ihrer Geschäftsgeheimnisse.

Sollten die konzessionierten Unternehmen in der Vernehmlassung darlegen können, dass es Daten gibt, welche sie zur Erfüllung ihrer konzessionierten Tätigkeit bearbeiten müssen und zugleich Geschäftsgeheimnisse darstellen sollten, müsste die Meldepflicht an den EDÖB entsprechend eingeschränkt werden.

Auswirkungen: Gewährleistung des Schutzes von Geschäftsgeheimnissen