



**A-PRIORITY 3003 Bern**

POST CH AG

BAV; dmm

## Versand per E-Mail

An die nach PBG abgegoltenen Transportunter-  
nehmen (TU)

An die kantonalen Ämter für öffentlichen Verkehr

Aktenzeichen: BAV-313.11-5

Geschäftsfall:

Ihr Zeichen:

**Ittigen, 30. November 2020**

## **Bestellverfahren regionaler Personenverkehr für das Fahrplanjahr 2021 sowie die die Fahrplan- periode 2022/2023**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir möchten Sie im Hinblick auf die Offerteingabe für die Angebote des regionalen Personenverkehrs (RPV) über das Bestellverfahren für die Fahrplanperiode 2022/2023 orientieren. Die Kantone (KKdöV) wurden zu nachfolgenden Ausführungen vorgängig konsultiert.

### **1. Offertperiode**

Nach Artikel 31b des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) wird das Bestellverfahren alle zwei Jahre durchgeführt. Das BAV stimmt das Bestellverfahren mit der Fahrplanperiode ab.

Mit Schreiben vom 11. September 2020 haben wir Sie bereits im Detail über die Termine und Fristen des Fahrplan- und Bestellverfahrens zur Fahrplanperiode 2022/2023 informiert.

Das Fahrplanjahr 2022 beginnt am 12. Dezember 2021 und dauert bis zum 10. Dezember 2022. Das Fahrplanjahr 2023 beginnt am 11. Dezember 2022 und dauert bis zum 9. Dezember 2023. Entsprechend der bisherigen Praxis sind die Offerten für eine Periode von genau 12 Monaten zu erstellen.

**Aufgrund der sich durch die Covid-19-Krise ergebenden Unsicherheiten bezüglich der Entwicklung der Nachfrage und damit der Erlöse erachten wir den zeitgleichen Abschluss der Angebotsvereinbarungen für beide Fahrplanjahre 2022 und 2023 weder im Interesse der Besteller noch im Interesse der Transportunternehmen (TU).**

Bundesamt für Verkehr BAV  
Marie Degrange-Touzain de Martignac  
3003 Bern  
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen  
Tel. +41 58 462 53 14, Fax +41 58 462 59 87  
Marie.deMartignac@bav.admin.ch  
<https://www.bav.admin.ch/>



Das Bestellverfahren für die Fahrplanperiode 2022/2023 wird daher zweistufig durchgeführt:

- Ende April 2021: Einreichen von verbindlichen Offerten für die Fahrplanjahre 2022 und 2023 durch die TU. In den Offerten sind die hinterlegten Annahmen bezüglich der Erlöse 2022 und 2023 inklusive der erwarteten Auswirkungen der Covid-Krise explizit auszuweisen.
- Mai bis Dezember 2021: Bereinigung der Offerten (Angebot und Kosten für 2022 und 2023, Erlöse für 2022). Im Herbst 2021 wird gemeinsam geprüft, ob die von den TU getroffenen Annahmen bezüglich der erwarteten Erlöse 2022 noch realistisch sind. Falls sich neue Erkenntnisse ergeben haben, sind die Offerten 2022 zu überarbeiten.
- Vor Fahrplanwechsel Dezember 2021: Abschluss einer einjährigen Angebotsvereinbarung für 2022.
- Ende April 2022 (nach Vorliegen der Ist-Werte 2021 inkl. aktualisierter Annahmen bezüglich der Entwicklung von Nachfrage und Erlöse): In Absprache mit Bestellern Einreichen einer aktualisierten Offerte für 2023 (nur Erlöse und damit zusammenhängende Kostenpositionen, wie Trassenpreise, Distributionskosten, Vorsteuerkürzung)
- Sommer/Herbst 2022: Abschluss einer einjährigen Angebotsvereinbarung für 2023.

### **Überarbeitung Offerten 2021**

Liegen die erwartete Nachfrage und damit verbunden die Einnahmen aus Fahrausweisen unter den Erwartungen gemäss den Offerten für 2021, so ist gestützt auf Artikel 23 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) eine Nachverhandlung der Angebotsvereinbarungen möglich.

Überarbeitete linienweise Offerten 2021 sind den Bestellern gemeinsam mit den Offerten für 2022 und 2023 bis Ende April 2021 einzureichen. Einzureichen sind dabei das RPV-Formular, die Planrechnung inkl. separate finanzielle Detailangaben, das Trassenpreisformular für Bahnlinien sowie die Kennzahlen (via die Webapplikation BAV-Kennzahlen RPV). Die Anpassungen an den Offerten haben sich auf die direkt durch die Covid-19-Krise verursachten Positionen zu beschränken und sind zu erläutern. Dies betrifft insbesondere tiefere Erlöse, damit zusammenhängende tiefere Trassenpreise und Distributionskosten sowie realisierte Kosteneinsparungen, um die finanziellen Folgen von Covid-19 zu reduzieren. Werden die überarbeiteten Offerten von sämtlichen beteiligten Bestellern akzeptiert, werden Nachträge zur Angebotsvereinbarung 2021 abgeschlossen.

### **Offerte und Offertunterlagen 2022/2023**

Die verbindlichen Offerten nach Artikel 17 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) für die beiden Fahrplanjahre der Fahrplanperiode 2022/2023 sind allen Bestellern spätestens bis Ende April 2021 zu unterbreiten. Sie dürfen einen Vorbehalt betreffend die Erlöse enthalten. Offerten, die mit weiteren Vorbehalten versehen werden, müssen wir zurückweisen. Falls während des Bestellverfahrens nicht voraussehbare Entwicklungen eintreten, kann eine Offertanpassung im gegenseitigen Einverständnis aller Besteller vorgenommen werden.

Die Offerten müssen nach Artikel 17 ARPV folgende Bestandteile enthalten:

- eine qualitative und quantitative Umschreibung des Angebotskonzeptes (RPV-Formular);
- je eine Planrechnung für die Fahrplanjahre 2022 und 2023;
- Begründungen für Abweichungen gegenüber bisherigen Planungen (letzte Offerte), Vergabevereinbarungen, Zielvereinbarungen und letzter Jahresrechnung (hier: 2019);
- ein Mittelfristplan;
- ein Investitionsplan;
- die Trassenpreisberechnung für Eisenbahnlinien;
- eine Übersicht über die eingesetzten Fahrzeuge;
- die Indikatoren zur Berechnung der Kennzahlen (Einreichung via Webapplikation BAV-Kennzahlen RPV);
- die Fahrpläne der Fahrplanperiode (respektive Hinweis, dass Fahrpläne nicht ändern);
- Angaben zum Verkauf und zu den Verkaufsstellen;

- Angaben zu den Tarifen.

Musterformulare, die Wegleitung zum Bestellverfahren 2022/2023 sowie zusätzliche Informationen können ab Ende Jahr auf der Internetseite des BAV bezogen werden unter:

**[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) ► Themen A-Z ► Regionaler Personenverkehr RPV ► Bestellverfahren ► Fachinformationen ► Offerte RPV 2022/2023**

Am gleichen Ort finden sich die Linienlisten mit den für die Offertstellung verbindlichen Linienbezeichnungen (für unveränderte Linien, Änderungen werden laufend nachgetragen).

Gemäss Artikel 17 Absatz 5 ARPV können die Offerten in elektronischer Form eingereicht werden. Dazu ist das rechtsgültig unterschriebene «Offertformular RPV» einzureichen. Das BAV und verschiedene Kantone führen elektronische Dossiers. Daher bitten wir die TU, den Bestellern sämtliche Unterlagen in elektronischer Form (als durchsuchbare PDF- oder Excel-Dateien) einzureichen.

Die relevanten Kosten- und Erlösveränderungen pro Linie gegenüber den Offerten für die Fahrplanjahre 2020/2021 sowie zu den Ist-Rechnungen 2019 und 2020 sind zu begründen. Da die Ist-Ergebnisse 2020 stark von der Covid-19-Krise beeinflusst sind, können sich die Begründungen der Abweichungen zu 2020 auf wesentliche und von der Covid-19-Krise unabhängige Punkte beschränken.

In den Planrechnungen der Erstofferten im April 2021 sind nach Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221) neben den offerierten Fahrplanjahren (2022 / 2023) zusätzlich die detaillierten Erlöse, Kosten und Abgeltungen der Offerte für das laufende Fahrplanjahr (2021) sowie die letzten verfügbaren Ist-Werte auszuweisen. Die Covid-19-Krise führt zu einer eingeschränkten Vergleichbarkeit der Ist-Werte 2020. In den Planrechnungen sind daher grundsätzlich die Ist-Werte 2019 auszuweisen. Bei allfälligen überarbeiteten Offerten für das Fahrplanjahr 2023 per Ende April 2022 sind die Ist-Werte 2021 auszuweisen.

Offerten inklusive Optionen sowie überarbeitete Offertversionen sind immer gleichzeitig bei allen Bestellern einzureichen.

### **Webapplikation BAV-Kennzahlen RPV**

Die Plan-Indikatoren für die Fahrplanjahre 2022 und 2023 sowie die Ist-Indikatoren für die Jahre 2020 und 2021 sind über die «Webapplikation BAV Kennzahlen RPV» einzugeben und dem BAV zu übermitteln. Die Ist-Daten 2020 können ab Ende Jahr und die Plan-Daten 2022/2023 ab März 2021 eingelesen werden. Allfällige Anpassungen aufgrund der Covid-19-Krise werden wir separat kommunizieren.

Hinweis «Abschliessen»: Es ist immer wieder vorgekommen, dass TU vergessen, in der Webapplikation den Button «Abschliessen» zu betätigen. Die Daten werden dem BAV nicht übermittelt, wenn nach der Eingabe/dem Einlesen der Daten der Button «Abschliessen» nicht angeklickt wird. Wir bitten die TU, darauf zu achten, diesen Button zu betätigen.

Wie bereits mit den Offerten 2019 erfolgt, veröffentlicht das BAV die Plan- und Ist-Kostendeckungsgrade der einzelnen Linien. Im Rahmen der RPV-Reform ist zukünftig die Veröffentlichung sämtlicher Kennzahlen vorgesehen.

### **In den RPV-Offerten enthaltene Leistungen**

Im Regelfall werden alle ungedeckten Kosten einer Linie durch von Bund und Kantonen gemeinsam geleistete Abgeltungen finanziert. Bei gewissen Linien werden aber nicht die Gesamtleistungen als RPV anerkannt und bestellt (z. B. Schülerkurse, Nachtangebote, Linienteil im Ortsverkehr oder ohne Erschliessungsfunktion). Wir haben dabei festgestellt, dass teilweise Unklarheit bezüglich des Umfangs der in den RPV-Offerten effektiv enthaltenen Transportleistungen besteht.

In den Offerten 2022/2023 ist bei Linien, bei welchen der Bund nicht sämtliche Leistungen mitbestellt, nachvollziehbar aufzuzeigen, welche Leistungen in den RPV-Offerten als gemeinsame Abgeltungen nach Artikel 28 Absatz 1 PBG enthalten sind, und welche Leistungen durch welchen Besteller (Kanton, Gemeinden) separat finanziert werden (z. B. als Abgeltungen nach Artikel 28 Absatz 4 PBG). In welcher Form dies aufgezeigt wird, ist den TU überlassen (z. B. durch Markierungen der Fahrpläne, einer Auflistung der Fahrtennummern, genaue Erläuterungen in den RPV-Formularen, anhand einer separaten Tabelle etc.).

## 2. Finanzielle Rahmenbedingungen

Der Finanzplan des Bundes sieht für den RPV folgende Mittel vor:

Laufendes Kreditjahr 2020	1027,2 Millionen Franken
Voranschlag 2021	1048,8 Millionen Franken (+ 2.1 % gegenüber 2020)
<b>Finanzplan 2022</b>	<b>1065,7 Millionen Franken (+ 1.6 %)</b>
<b>Finanzplan 2023</b>	<b>1088,7 Millionen Franken (+ 2.2 %)</b>
Finanzplan 2024	1110,6 Millionen Franken (+ 2.0 %)
Verpflichtungskredit 2022–2025	4397,8 Millionen Franken (Stand Juli 2020)

Der Finanzplan des Bundes sowie der Verpflichtungskredit wurden ohne Berücksichtigung allfälliger Effekte der Covid-19-Krise erstellt.

Wie bereits für die Fahrplanperiode 2020/2021 verzichtet der Bund auf eigene schweizweit geltende finanzielle Vorgaben an die TU. Gemäss Artikel 16 ARPV obliegt dies den Kantonen. Der Bund erwartet von den Kantonen ein regional möglichst abgestimmtes Vorgehen. Das BAV ist nach Artikel 16 ARPV vor dem Versand der kantonalen Vorgaben zu konsultieren.

Die Möglichkeit der Überarbeitung der Offerten für das zweite Jahr bedeutet nicht, dass sich der Bund finanziell an kurzfristigen Angebotsausbauten im 2023 beteiligen wird, unabhängig davon, ob noch Kantonsquoten zur Verfügung stehen. **Für den Bund liegt die Priorität bei der schweizweiten Sicherstellung der Finanzierung bestehender Angebote.** Sollten sich die Erlöse ab 2022 nicht wieder ungefähr auf dem Niveau vor der Covid-19-Krise bewegen und die Einbussen nicht durch Kostenreduktionsanstrengungen der TU kompensiert werden können, erhöht sich c. p. der Abgeltungsbedarf. Es ist in diesem Fall davon auszugehen, dass die Mittel des Bundes nur sehr beschränkt für Angebotsausbauten zur Verfügung stehen werden. Wir erwarten daher eine Überprüfung der geplanten Angebotsausbauten und nach Möglichkeit deren zeitliche Erstreckung.

Die Grundofferten 2022/2023 sind basierend auf dem Fahrplanangebot 2021 zu erstellen. Angebotsausbauten können zusätzlich als Optionen offeriert werden.

Im Rahmen der Kantonsquoten beteiligt sich der Bund unter Vorbehalt der obenstehenden Ausführungen zu den Konsequenzen der Covid-19-Krise wie in den Vorjahren an der Bestellung von Angebotsausbauten, wenn

- die minimale Wirtschaftlichkeit nach der Richtlinie des BAV zur minimalen Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV) gegeben ist
- und
- die Kosten von Angebotsausbauten zu mindestens 10 % durch zusätzliche Erlöse gedeckt (Grenzerlöse zu Grenzkosten) sind.

Angebote, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, werden vom Bund nicht mitbestellt und sind gegebenenfalls durch die Kantone gestützt auf Artikel 28 Absatz 4 PBG alleine zu bestellen und zu finanzieren.

Diese Voraussetzungen gelten auch für Angebote, die in der Fahrplanperiode 2020/2021 durch den Bund nicht mitbestellt, jedoch durch die Kantone bestellt wurden. Die Erfüllung der Voraussetzung ist in den Offerten separat nachzuweisen. Sind die Voraussetzungen nicht erfüllt, ist dem Bund eine Offerte ohne diese Angebote zu unterbreiten.

### 3. Rahmenbedingungen und Vorgaben zu den Offerten 2022/2023

#### Vom Bund neu abzugeltende Linien

Damit Angebote des RPV gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten werden können, müssen die Voraussetzungen nach Artikel 6 ARPV erfüllt sein. Nach Anhörung der Kantone entscheidet das BAV, ob die Voraussetzungen für eine gemeinsame Abgeltung einer Linie erfüllt sind.

Anträge auf RPV-Anerkennung von neuen Linien für die Fahrplanjahre 2022 und 2023 sind durch die Kantone mittels eines standardisierten Formulars, welches auf der BAV-Homepage zur Verfügung steht, bis spätestens Ende September 2021 einzureichen. Das Formular wird im Vergleich zum letztjährigen Bestellverfahren 2020/2021 kleinere Anpassungen erfahren.

#### Nachtangebote

Im Schreiben des BAV zum Bestellverfahren 2020/2021 vom 12. Dezember 2018 haben wir die Praxis des BAV bezüglich der Mitbestellung zuschlagspflichtiger Angebote aufgezeigt. Zwischenzeitlich wurde in verschiedenen Regionen entschieden, auf Zuschläge für Nachtangebote zu verzichten. Wir nehmen dies zum Anlass, unsere Praxis für bereits vom Bund mitbestellte Angebote ab der Fahrplanperiode 2024/2025 anzupassen. Ab dann wird sich der Bund nur noch an der Bestellung zuschlagsfreier Abend- und Nachtangebote beteiligen. Vom Bund bisher nicht mitbestellte Angebote bestellt der Bund ab sofort nur mit, wenn diese zuschlagsfrei sind. Weiterhin akzeptiert werden Zuschläge für On-Demand-Angebote (bspw. Rufbusse).

#### Aktualisierung Richtlinie zur minimalen Wirtschaftlichkeit

Die [Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr \(RPV\)](#)<sup>1</sup> wurde 2010 in Kraft gesetzt und wird auf das Bestellverfahren 2022/2023 in folgenden Punkten aktualisiert:

Neu zur Kategorie A mit einem minimal geforderten Kostendeckungsgrad von 10 % zählen:

- Bahnergänzungsleistungen mit Bus (meist Randstundenangebote am Morgen oder Abend)
- Separat bestellte Abend- und Nachtangebote

Die Berücksichtigung von Zusatzbestellungen nach Artikel 28 Absatz 4 PBG durch Kantone oder Gemeinden wird wie folgt präzisiert:

- Ist ein ungenügender Kostendeckungsgrad einer Linie auf eine Zusatzbestellung zurückzuführen, bleibt eine Mitfinanzierung durch den Bund möglich.
- Sämtliche Leistungen der öffentlichen Hand zur Finanzierung des Fahrplanangebotes sind als Abgeltungen auszuweisen. Bei der Berechnung des aus Sicht des Bundes relevanten Kostendeckungsgrades werden sie entsprechend als Abgeltungen und nicht als Nebenerlöse berücksichtigt. Dies gilt insbesondere auch für Beiträge, die primär dazu dienen sollen, den Kostendeckungsgrad künstlich zu erhöhen («Sponsoring» oder auch Gemeindebeiträge).

Geprüft wurde die Frage, ob aufgrund der Auswirkungen der Covid-19-Krise auf die Nachfrage und damit auf die Erlöse und die Kostendeckungsgrade der einzelnen Linien eine Anpassung der Vorgaben

<sup>1</sup> Die Richtlinie ist auf der Webseite des BAV abrufbar unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Rechtliches > Weitere Rechtsgrundlagen und Vorschriften > Richtlinien > Allgemein

angezeigt ist. Auf eine Anpassung der Vorgaben soll verzichtet werden. Reduziert sich die Nachfrage nachhaltig, dann sind auch entsprechende Anpassungen an den Angeboten vorzunehmen. Eine kurzfristige Verschiebung der Abgeltung zu Lasten der Kantone durch einen Rückzug des Bundes aufgrund von Covid-19-bedingten tieferen Kostendeckungsgraden ist dagegen nicht angebracht. Die bestehende Karenzfrist von 2 Fahrplanjahren soll temporär auf 4 Jahre erhöht werden. Damit können 2022/2023 Leistungen, die bereits 2020/2021 die Voraussetzungen nicht erfüllt haben, noch einmal für zwei Jahre mitbestellt werden. Angebote, die 2022/2023 die Voraussetzungen erstmalig nicht mehr erfüllen, können so auch 2024/2025 nochmals mitbestellt werden.

### **Mehrwertsteuer: Pauschaler Vorsteuerabzug**

Der Vorsteuerabzugssatz der Mehrwertsteuer nach Artikel 33 des Mehrwertsteuergesetzes (MWSTG; SR 641.20) beläuft sich in der Fahrplanperiode 2022/2023 vorbehaltlich einer Anpassung des Mehrwertsteuersatzes weiterhin auf 3,4 %.

Nach Ziffer 3.2 der MWST-Branchen-Info vom 1. Januar 2018 sind die Vorsteuerkürzung für Zinsvorteile auf Darlehen zu Vorzugskonditionen und die Mineralölsteuer-Rückerstattungen bei Anwendung dieses Pauschalsatzes abgegolten, d.h. es fallen keine gesonderten Kürzungen an.

### **Trassenpreis**

Deckungsbeitrag: Nach Artikel 20 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122) wird der Deckungsbeitrag für bestellte Verkehre von der Konzessionsbehörde im Voraus festgelegt. Der Deckungsbeitrag für die bestellten Angebote des RPV beträgt 2022 und 2023 weiterhin 8 %.

Es sind in der Fahrplanperiode 2022/2023 neben dem gleich bleibenden Deckungsbeitrag auch keine weiteren Anpassungen an den Trassenpreisen vorgesehen.

### **Zentrale Prognose der Erträge der Pauschalfahrausweise des Nationalen Direkten Verkehrs (NDV, Prognosetool) und der Kosten nach V512 (Budgetierungstool)**

Auf der Internetseite von Alliance SwissPass stehen eine zentrale Prognose der Erträge der Pauschalfahrausweise des nationalen Direkten Verkehrs (NDV) für die drei umsatzstärksten Ausweise (Generalabonnemente [GA], Halbtaxabonnemente [HTA] und Tageskarten [TK]) sowie ein Prognoseinstrument für die Kostenverteilung gemäss den Vorschriften über die Verteilung der gemeinsamen Kosten, Entschädigungen und Vergütungen in der Alliance SwissPass (V512) zur Verfügung. Die Auswirkungen der Covid-19-Krise werden in der Prognose berücksichtigt. Auch in der Fahrplanperiode 2022/2023 erwartet das BAV von den TU, dass sie diese verfügbaren zentralen Prognosen sowohl für die Erträge als auch für die Kosten im NDV nutzen. Sollten ausnahmsweise abweichende Prognosen verwendet werden, ist dies in den Offerten zu begründen. Weiter ist zu beachten, dass in den Offerten neben den im Prognosetool ausgewiesenen Erträgen auch sämtliche weiteren Erträge aus anderen Pauschalfahrausweisen und Einzelbilletten/Streckenabonnementen zu berücksichtigen sind.

### **Entschädigung von Beratungs- und Serviceleistungen im NDV (ehemals NEM)**

Die öV-Branche hat dem BAV mit Schreiben vom 20. September 2019 das Ue500 Version 2.1. zur Genehmigung eingereicht. Die darin enthaltenen Bestimmungen zum neuen Entschädigungsmodell im NDV (NEM) wurden vom BAV noch nicht genehmigt. In den Offerten für die Fahrplanperiode 2022/2023 werden die Kosten und Erlöse aufgrund des NEM einkalkuliert. Die Annahme der Offerte durch das BAV bedeutet jedoch nicht, dass das NEM dadurch von uns anerkannt wird und somit genehmigt ist.

## **Anrechenbarkeit Entschädigungen Passagierrechte gemäss OBI**

Die Passagierrechte bei Verspätungen im Eisenbahn- und im internationalen Busverkehr werden auf den 1. Januar 2021 gestärkt und an den europäischen Normen ausgerichtet. Je nach Situation können die Reisenden die Weiterfahrt ohne Nachzahlung, eine Fahrpreiserstattung oder eine Entschädigung beanspruchen. In gewissen Fällen kann das TU zudem verpflichtet werden, Unterkunfts- oder Verpflegungskosten zu übernehmen.

Die sich für die TU ergebenden Kosten für das Handling der Entschädigungen sowie die Entschädigungen sind, soweit sie den RPV betreffen, in den Offerten anrechenbar. Die Entschädigungen sind als Kosten und nicht als Erlösminderungen auszuweisen.

Kosten für Entschädigungen, die über die nationale Lösung hinausgehen, sind nicht anrechenbar.

## **Aufnahme von neuem Fremdkapital**

Ist geplant, während der Fahrplanperiode 2022/2023 neues Fremdkapital aufzunehmen, so ist in den Offerten aufzuzeigen, welche Annahmen diesbezüglich gemacht wurden (Höhe des Kapitals, Aufnahmezeitpunkt, Laufzeit sowie angenommener Zinssatz).

## **Finanzierung E-Busse (alternative, umweltschonende Antriebe)**

Die Elektrifizierung des strassengebundenen öV hat in letzter Zeit massiv an Dynamik zugelegt. Es liegen verschiedene Strategien und Umsetzungsvorschläge von Kantonen und TU vor. Während bis vor kurzem noch Pilot- oder Versuchsbetriebe im Fokus standen, geht es jetzt je länger je mehr um die Einführung von E-Bussen im Regelbetrieb.

Das BAV unterstützt grundsätzlich den ordentlichen Ersatz von mit fossilen Treibstoffen betriebenen Fahrzeugen im RPV. Im Rahmen der verfügbaren Mittel im Bestellverfahren wird dieser Ersatz mitfinanziert. Nicht vorgesehen ist dagegen eine Mitfinanzierung eines vorzeitigen Ersatzes, d. h. der Bund beteiligt sich nicht an der Finanzierung von Sonderabschreibungen für bestehende Fahrzeuge.

Mehrkosten von alternativen Antrieben inklusive stationärer Ladestationen können unter Berücksichtigung allfällig zukünftig beschlossener anderweitiger finanzieller Förderungen in den RPV-Offerten geltend gemacht werden. Voraussetzung für eine Mitfinanzierung der Mehrkosten durch den Bund ist das Vorliegen einer expliziten Genehmigung des Bundes nach Artikel 19 ARPV. Im Rahmen der Genehmigung wird auch die Art und Weise der Darstellung der finanziellen Förderung in den Offerten festgelegt.

Das Parlament hat im Rahmen der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes (SR 641.71) eine finanzielle Förderung alternativer Antriebe im öffentlichen Verkehr beschlossen. Artikel 48 Absatz 2<sup>bis</sup> des Entwurfs zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG; SR 641.61) sieht vor, dass die durch den Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer erzielten Mehreinnahmen zweckgebunden zur Förderung CO<sub>2</sub>-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr verwendet werden sollen.

## **Energieverbrauchsanalyse**

Im Rahmen der Energiestrategie 2050 des Bundesrates hat das BAV das [Programm Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr \(ESöV 2050\)](#) lanciert. Das BAV unterstützt die öV-Branche über dieses Programm bei der Auswahl und Durchführung von Projekten, die den rationellen Einsatz von Energie und die Verwendung erneuerbarer Energien anstreben<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Mehr Informationen finden Sie auf der Internetseite des BAV unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Themen A–Z > Umwelt > Energiestrategie 2050.

Um die Entwicklung von Massnahmen zu erleichtern, die den Zielen der ESöV 2050 entsprechen, ist das BAV bereit, im Rahmen des üblichen Bestellverfahrens und unter Vorbehalt der Zustimmung der betroffenen Kantone, die Entwicklung von Energieverbrauchsanalysen für diejenigen im RPV tätigen Unternehmen finanziell zu unterstützen, die nicht unter die gesetzlichen Bestimmungen für Energie-Grossverbraucher fallen und die nicht bereits eine solche Analyse vorgenommen haben.

Ziel ist es, ein Instrument zur Energieverbrauchsanalyse zu erarbeiten und die wirksamsten Massnahmen zu ermitteln, die innerhalb von maximal 10 Jahren umgesetzt werden sollen. Diese Leistungen sind von auf diesem Gebiet spezialisierten Unternehmen zu beziehen; sie dürfen nicht im Widerspruch zu anderen kantonalen Massnahmen stehen. Das Pflichtenheft muss eine Referenzsituation anfordern, die zwischen dem Energieverbrauch von Gebäuden und der Traktion sowie den Energieträgern (Elektrizität, Brenn- und Treibstoffe) und den CO<sub>2</sub>-Emissionen unterscheidet. Aus der Analyse werden Optimierungsmassnahmen abgeleitet, deren Wirkungen auf den Verbrauch (kWh/a) und die Kosten (CHF/an) sowie der Payback der Investition ausgewiesen werden. Die Kosten dieser Analysen können der Sparte RPV belastet werden. Die Massnahmen, die den RPV betreffen und umgesetzt werden sollen, sind mit den Bestellern zu besprechen, z. B. im Rahmen der Offertverhandlungen 2022/2023.

### **Netznutzungskonzept / Netznutzungspläne**

Angebote, die im Netznutzungskonzept nicht vorgesehen sind, und deren Trassen somit in den Netznutzungsplänen (NNP) für die beiden Fahrplanjahre nicht gesichert sind, sind entsprechend zu kennzeichnen.

### **Sparbillette im RPV**

Gemäss Sprachregelung des Strategierates der Alliance SwissPass sind Sparbillette im nicht eigenwirtschaftlich betriebenen RPV kritisch zu beurteilen. Wir teilen diese Auffassung grundsätzlich.

TU, welche Sparbillette auf RPV-Linien anbieten oder dies künftig vorsehen, reichen mit den Offerten 2022/2023 eine Übersicht über bestehende und geplante Lösungen im RPV ein. Aufzuzeigen ist, auf welchen RPV-Linien heute bereits Sparbillette angeboten werden oder zukünftig angeboten werden sollen, welche Ermässigungen gewährt werden, der Umfang der angebotenen und nachgefragten Sparbillette, welche Auswirkungen dies auf die Einnahmen hat sowie welche Ziele damit verfolgt werden. Zudem erwarten wir von den TU, die auf abgeltungsberechtigten RPV-Linien neu Sparbillette anbieten wollen, dass sie vor der Einführung das Einverständnis der Besteller einholen (Artikel 31a Absatz 4 Buchstabe d PBG).

### **Elektronische Signatur**

Das BAV sieht vor, die Angebotsvereinbarungen wie 2020/2021 auch in Zukunft elektronisch zu signieren und per E-Mail zu verschicken. In der Beilage finden Sie eine Präsentation mit weiteren Informationen.

## **4. Weitere Informationen und Präzisierungen**

### **QMS RPV**

Die Q-Berichte werden zukünftig systematisch und formalisiert mit den Kantonen abgestimmt und nötigenfalls mit den TU besprochen. Die Q-Berichte 2020 und insbesondere die von den TU vorgeschlagenen Massnahmen werden im Rahmen der Offertverhandlungen 2022/2023 mit den TU diskutiert werden.



## **Stand Controlling / Guidance**

Zurzeit wird ein Controllingkonzept RPV erarbeitet. Das Controlling RPV wird zukünftig als Steuerungsinstrument im Bestellprozess dienen, um den wirksamen und wirtschaftlichen Einsatz der öffentlichen Mittel sicherzustellen. Im Bereich der Aufsicht ergänzt es die weiteren Instrumente der neu gestalteten Subventionsaufsicht. Auf das Bestellverfahren 2024/2025 ist dabei auch die Einführung einer zentralen Datenaustauschplattform (Zentrale Datenbank) zur Vereinfachung und teilweisen Harmonisierung des Bestellverfahrens vorgesehen. Wir werden die Kantone und TU in die Arbeiten einbeziehen und frühzeitig informieren.

Das Controlling RPV baut vorläufig auf den bestehenden Grundlagen auf (insb. Planrechnung, Betriebskosten- und Leistungsrechnung, Indikatoren und Kennzahlen RPV). Für die Offerten 2022/2023 ergeben sich somit keine Änderungen für die TU.

Ebenfalls in Arbeit ist die Erstellung einer sogenannten *Guidance*. Dabei handelt es sich um eine Wegleitung zur Präzisierung der gesetzlichen Vorgaben rund um die Themen Rechnungslegung und Controlling («Anrechenbarkeit»). Hierfür wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der TU sowie der Kantone gebildet. Die Inkraftsetzung einer ersten Version ist auf Ende 2021 vorgesehen. Wir werden Sie über die Ergebnisse informieren.

## **Benchmarking für den RPV und den bestellten Personenverkehr**

Das BAV hat im September 2020 mit den Arbeiten für die Einführung eines schweizweiten Benchmarking-Systems basierend auf finanziellen und leistungsbezogenen Kennzahlen für den RPV und den gesamten bestellten Verkehr begonnen. Die Firma Rapp Trans AG wurde mit der Entwicklung des landesweiten Benchmarkings beauftragt. Eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der Kantone und des BAV wird das Projekt begleiten. Der Projektabschluss ist auf Ende März 2021 geplant. Im Rahmen dieser Arbeiten ist auch eine Überprüfung der Definitionen der finanziellen Kennzahlen vorgesehen. Wir werden die TU zu gegebener Zeit in einem separaten Schreiben ausführlich informieren.

## **Innovationen im RPV**

Basierend auf Artikel 31 Absatz 2 PBG hat das BAV ein Förderprogramm für Innovationen im RPV eingerichtet. Dieses Programm läuft separat zum Bestellverfahren und hat zum Ziel, die Unternehmen des RPV zu ermutigen, die Entwicklung der Transportbranche zu antizipieren, sich darauf vorzubereiten und daran anzupassen. Zudem soll es dazu beitragen, dass der RPV seine Effizienz und Attraktivität verbessert. Die Ergebnisse der Innovationsprojekte sollen einen konkreten Mehrwert für die Nutzerinnen und Nutzer des RPV leisten und/oder zu einer erhöhten Nutzung des RPV beitragen und/oder den Kostendeckungsgrad des RPV mittels höheren Einnahmen verbessern.

Für die Förderung von Innovationsprojekten steht ein jährliches Budget von 5 Millionen Franken zur Verfügung. Die Mittel sollen vor allem zur Konkretisierung und Umsetzung von Innovationsideen in Form von Pilotprojekten eingesetzt werden. An diesen Projekten ist grundsätzlich eine Mitfinanzierung durch Dritte vorgesehen. In Ausnahmefällen, insbesondere wenn der verbleibende Teil der Projektkosten durch andere Quellen nicht oder nur teilweise finanziert werden kann und das Projekt für den RPV von grosser Bedeutung ist, kann das Förderprogramm bis zu 100 % der Projektkosten decken. Das Förderprogramm finanziert die Innovationsprojekte vorzugsweise mittels à-fonds-perdu-Beiträgen.

Es wurden vier Eignungskriterien für das Förderprogramm definiert: Innovation, öffentliches Interesse, Anwendung im RPV und Risikobewältigung. Das BAV wird die Anträge vorwiegend nach diesen Kriterien bewerten. Lösungen, die bereits auf dem Markt erhältlich sind, erfüllen die Eignungskriterien für Innovation dabei nicht. Innovationsprojekte, die vom Förderprogramm unterstützt werden, dürfen grundsätzlich nicht länger als drei Jahre dauern.

Für allfällige Fragen zum Förderprogramm für Innovationen im RPV steht Ihnen der Programmleiter, Christophe Le Borgne ([christophe.le-borgne@bav.admin.ch](mailto:christophe.le-borgne@bav.admin.ch)) gerne zur Verfügung.

## Entschädigungen in Tarifverbänden

Die Frage der Einnahmenverteilung in Verbänden und dabei insbesondere die Entschädigung des Fernverkehrs ist Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens zwischen der SBB und dem BAV. Das Verfahren ist aktuell sistiert. Seit Anfang 2020 arbeitet eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern des BAV und der SBB an der Frage des Tarifniveaus und etwaiger Entschädigungen in den Verbänden. Ziel ist es, Artikel 28 Absatz 4 PBG zu konkretisieren und darzulegen, unter welchen Voraussetzungen Tarifierleichterungen zukünftig durch die jeweiligen Besteller abzugelten sind.

Das BAV, gestützt auf Artikel 32 ARPV, erwartet nach wie vor, dass sämtliche Einnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen in Tarifverbänden in den Verbundtopf fließen und nach einheitlichen Verteilschlüsseln auf alle TU verteilt werden. Dadurch soll die Gleichbehandlung der einzelnen TU sichergestellt werden. Die Verteilung der Einnahmen auf die einzelnen Linien hat grundsätzlich analog dem massgebenden Verteilschlüssel zu erfolgen. In den meisten Verbänden ist den Verteilschlüsseln eine Gewichtung von Einsteigern und Personenkilometern hinterlegt. Diese Gewichtung ist grundsätzlich für die Einnahmenverteilung auf die einzelnen Linien beizubehalten. Das BAV unterstützt auch explizit eine Harmonisierung der Erhebung der Grundlagen für die Einnahmenverteilung (Strukturerhebung).

## Liniennummerierungen

Liniennummern sind im dichter werdenden öV eine wichtige Orientierungshilfe für die Kundinnen und Kunden. Eine Liniennummer soll sich deshalb immer auf ein für die Kundschaft verständlich definierbares Angebot beziehen. Für die meisten Bus- und Tramlinien, S-Bahnen und im Fernverkehr sind heute Liniennummern vorhanden. Einige touristische Angebote haben Abkürzungen der Zugnamen, welche anstelle einer Liniennummer verwendet werden können (z. B. GEX, VAE). Ziel ist es aber, grundsätzlich alle Angebote mit einer Liniennummer zu versehen. Dabei ist wichtig, dass eine Liniennummer an einem bestimmten Ort nur einmal vorkommt. Für die Erkennbarkeit, Merkbarkeit und das technische Handling ist es zudem wichtig, dass Liniennummern kurz sind, drei oder maximal vier Zeichen lang.

Damit in einem nationalen Kontext die Unterscheidbarkeit gewährleistet ist, braucht es je nach Anwendungsfall eine Ergänzung der Liniennummer:

- Bei Bus- und Tramlinien wird die Liniennummer als Bestandteil der Fahrplanfeldnummer verwendet. Vorangestellt wird die Region. So erhält beispielsweise die Freiburger Linie 1 die Fahrplannummer 20.001. Zur besseren Verständlichkeit erachten wir es als notwendig, dass künftig die ganze Liniennummer verwendet wird und nicht eine abgekürzte Form. Das heisst, 22.132 ist als Linie 132 zu führen und nicht als Linie 32.
- Über alle Regionen und Verkehrsträger hinweg wird die Liniennummer mit einem vorangestellten Identifikator zur nationalen Linien-ID ergänzt. Die Buslinie 1 in Freiburg erhält so die Linien-ID r.20.001, die S20 erhält die ID b2.S20 oder der Voralpen-Express erhält die ID b0.VAE.

Sämtliche Linien-ID sind inzwischen im [TU-Verzeichnis des BAV](#) ersichtlich. Eine Arbeitsgruppe der TU erarbeitet derzeit ein Grundlagenpapier für die technische Einbettung der Linien-ID in die Datenwelt. Wir werden Sie mit separatem Schreiben über das weitere Vorgehen informieren.

Grundsätzlich können neue oder geänderte Liniennummern immer per Fahrplanwechsel eingeführt werden. Dabei muss aber auch die Linien-ID angepasst werden. Wir bitten Sie deshalb, die Änderung der Linien-ID rechtzeitig, in der Regel vor Mitte September, beim BAV zu beantragen.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr

Bundesamt für Verkehr

Dr. P. Füglistaler  
Direktor

Pierre-André Meyrat  
Stv. Direktor

Beilage:

- Elektronische Signatur für KTU

Kopie an:

- KöV / KKDöV, Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3000 Bern 7 - [mirjam.buetler@koev.ch](mailto:mirjam.buetler@koev.ch) / [markus.sieber@koev.ch](mailto:markus.sieber@koev.ch)
- VöV, Dählhölzliweg 12, 3000 Bern 6 - [ueli.stueckelberger@voev.ch](mailto:ueli.stueckelberger@voev.ch)
- Alliance SwissPass, 3000 Bern 6 - [helmut.eichhorn@allianceswisspass.ch](mailto:helmut.eichhorn@allianceswisspass.ch)
- EFV, Bundesgasse 3, 3003 Bern - [frank.schley@efv.admin.ch](mailto:frank.schley@efv.admin.ch)

Intern per Zeiger an:

- FÜ, MEP, IN, PK, pv(alle), mz, sn