



---

# Richtlinie (Guidance): Anrechenbarkeit von Kosten

---

Aktenzeichen: BAV-313.00-17/4

## Impressum

Herausgeber:	Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
Autor:	Abteilung Finanzierung des BAV
Verteiler:	Veröffentlichung auf der BAV-Internetseite
Sprachfassungen:	Deutsch (Erstsprache) Französisch (Übersetzung) Italienisch (Übersetzung)
Version:	1.0 vom 16. März 2023



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Zweck, Geltungsbereich und Adressaten</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Gesetzliche Grundlagen</b> .....	<b>3</b>
2.1	Relevante Gesetze und Verordnungen .....	3
2.2	Einordnung des Subventionsgesetzes (SuG) zur Spezialgesetzgebung (PBG / EBG).....	4
<b>3</b>	<b>Grundsätze der Beurteilung von anrechenbaren Kosten</b> .....	<b>5</b>
3.1	Begriff Kosten .....	5
3.2	Grundsätze der Beurteilung.....	5
<b>4</b>	<b>Beispiele zur Anrechenbarkeit von Kosten</b> .....	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Inkrafttreten</b> .....	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>9</b>
	<b>Anhang: Beispiele zur Anrechenbarkeit von Kosten</b> .....	<b>10</b>
<b>A1</b>	<b>Personalkosten</b> .....	<b>10</b>
A1.1	Fahrvergünstigungen des Personals (FVP) .....	10
A1.2	Pensionskassen .....	10
<b>A2</b>	<b>Fahrzeuge und Betriebsmittel</b> .....	<b>10</b>
A2.1	Glättungsmodelle.....	10
A2.2	E-Busse, Trolleybusse und Schiffe (alternative, umweltschonende Antriebe) .....	11
A2.3	Mobilfunkempfang in Fahrzeugen .....	12
A2.4	W-LAN in Fahrzeugen .....	12
<b>A3</b>	<b>Betrieb und Produktion</b> .....	<b>12</b>
A3.1	Initialisierungskosten bei neuen Linien, grossen Angebotsänderungen sowie Angeboten von neu im RPV tätigen TU.....	12
A3.2	Kosten Photovoltaikanlagen im RPV.....	12
A3.3	Kosten Bushaltestellen und -bahnhöfe.....	13
<b>A4</b>	<b>Distribution / Verkauf</b> .....	<b>14</b>
A4.1	Kostenverrechnung Infrastruktur-Verkehr bei Verkaufsstellen .....	14
A4.2	Entschädigungen Passagierrechte.....	14
<b>A5</b>	<b>Marketing und Kommunikation und andere Verwaltungskosten</b> .....	<b>14</b>
A5.1	Sponsoring .....	14
A5.2	Lobbying .....	15
A5.3	Lehrstuhl.....	15
A5.4	Diverses Marketing.....	15
<b>A6</b>	<b>Diverse Kosten</b> .....	<b>15</b>
A6.1	Steuern von Sparten ohne notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit (Nebengeschäfte).....	15
A6.2	Forschung und Innovation .....	15
A6.3	Streckensperrungen und Baustellen .....	16

## **1 Zweck, Geltungsbereich und Adressaten**

Diese Richtlinie zeigt auf, nach welchen Grundsätzen und gesetzlichen Vorgaben Entscheide zur Aufnahme von Kosten in der Sparte regionaler Personenverkehr (RPV) sowohl in den Offerten (Planrechnung) als auch in den Linienerfolgsrechnungen (Ist-Rechnung) zu treffen sind. Dafür ist die Einordnung des Subventionsgesetzes (SuG; SR 616.1) zum Spezialgesetz (Personenbeförderungsgesetz [PBG; SR 745.1]) von grosser Bedeutung (Kapitel 2). Zudem wird der Kostenbegriff erläutert und es wird theoretisch dargelegt, welche Grundsätze bei der Beurteilung der Anrechenbarkeit von Kosten im Einzelfall zu berücksichtigen sind (Kapitel 3). Die Grundsätze gelten analog für die Sparte Infrastruktur sowie für die anderen subventionierten Sparten.

Im Anhang zur Richtlinie wird die Anrechenbarkeit von spezifischen Kosten im RPV soweit möglich festgelegt, um eine Vereinfachung der Entscheidungsfindung sowie die Gleichbehandlung der TU zu erzielen. Es handelt sich um die Umsetzung in denjenigen Fragen, bei denen die Besteller ihren Willen zu konkreten Fragen bereits explizit geäußert haben.

Offen ist die Regelung weiterer, konkreter Fragestellungen für die Sparte Infrastruktur. Diese Richtlinie soll diesbezüglich zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt werden. Die Klärung der Anrechenbarkeit bei weiteren vom Bund nicht mitbestellten Leistungen, insbesondere beim Ortsverkehr, ist hingegen in der Zuständigkeit der jeweiligen Besteller wie Kantone und/oder Gemeinden. Sinngemäss sind vorliegende Bestimmungen aber dort, falls von den Bestellern gewünscht, auch anwendbar.

Eine abschliessende Auflistung aller möglichen Fragestellungen ist weder sinnvoll noch beabsichtigt. Vielmehr sollen die wichtigsten Grundsätze festgelegt und im Anhang einzelne konkrete Sachverhalte aufgezeigt werden. Vorgesehen ist eine periodische Aktualisierung des Anhangs.

Die Richtlinie richtet sich primär an die TU sowie an die an der Bestellung des RPV beteiligten Kantone, daneben aber auch an die gesetzlichen Revisionsstellen, die Auftragnehmer für die Spezialprüfungen Subventionen sowie die Finanzaufsichtsorgane des Bundes und der Kantone.

## **2 Gesetzliche Grundlagen**

### **2.1 Relevante Gesetze und Verordnungen**

*Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, [SuG; SR 616.1](#))*

*Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, [PBG; SR 745.1](#))*

*Verordnung über die Personenbeförderung (VPB: [SR 745.11](#))*

*Eisenbahngesetz ([EBG; SR 742.101](#))*

*Obligationenrecht ([OR; SR 220](#))*

*Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ([ARPV; SR 745.16](#))*

*Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur ([KPFV; SR 742.120](#))*

*Eisenbahn-Netzzugangsverordnung ([NZV; SR 742.122](#))*

*Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang ([NZV-BAV; SR 742.122.4](#))*

*Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen ([RKV; SR 742.221](#))*

## **2.2 Einordnung des Subventionsgesetzes (SuG) zur Spezialgesetzgebung (PBG / EBG)**

Das Subventionsgesetz ist anwendbar für sämtliche Finanzhilfen und Abgeltungen und damit auch für die Abgeltungen im RPV. Für die vorliegende Richtlinie bzw. die Festlegung der Anrechenbarkeit von Kosten ist Art. 14 Abs. 1 SuG von grosser Bedeutung. Dieser Artikel besagt, dass nur Aufwendungen anrechenbar sind, die tatsächlich entstanden und für die zweckmässige Erfüllung der Aufgaben unbedingt erforderlich sind. Dieser Artikel hat aber nur eine subsidiäre Wirkung, d.h. ist nur anwendbar, wenn es nicht durch eine spezialgesetzliche Bestimmung verdrängt wird (Art. 2 Abs. 2 SuG). Spezialgesetzliche Bestimmungen für den RPV finden sich insbesondere in Art. 28 und 31a PBG. Diese Artikel besagen, dass die Abgeltungen im RPV aufgrund von den durch die TU geplanten Kosten und Erlösen im Voraus festgelegt werden. Die Besteller (Bund und Kantone) richten Abgeltungen in Höhe der geplanten ungedeckten Kosten an den RPV aus.

Weitere Artikel des Subventionsgesetzes sind bei der Beurteilung der Anrechenbarkeit der Kosten gemäss Spezialgesetzgebung zu beachten, insbesondere:

- Abgeltungen sind nur zu gewähren, wenn der Abgeltungszweck auf wirtschaftliche und wirkungsvolle Art erreicht wird (Art. 1 Abs. 1 lit. b SuG);
- Die Aufgabe zweckmässig, kostengünstig und mit einem minimalen administrativen Aufwand erfüllt werden kann (Art. 10 Abs. 1 SuG).

### **2.2.1 Sind die Aufwendungen tatsächlich entstanden?**

Gemäss Subventionsgesetz (Art. 14 Abs. 1) sind nur Kosten anrechenbar, welche tatsächlich entstanden sind. Gemäss Spezialgesetz (Art. 28. Abs. 1 PBG) werden aber die geplanten ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots abgegolten. Das PBG als Spezialgesetz weicht insofern von Art. 14 SuG ab, als nicht tatsächlich entstandene, sondern geplante ungedeckte Kosten abzugelten sind. Das heisst auch, dass wenn geplante Kosten nicht vollständig anfallen, soll dies nicht zu einer Anpassung der Abgeltung führen. Das bedeutet aber nicht, dass der Gesuchsteller frei ist, zu entscheiden, welche Kosten er in die Planrechnung einstellen möchte. Vielmehr entscheiden die Besteller unter Berücksichtigung der Grundsätze von Art. 31a Abs. 3 PBG, was alles zum Aufgabenumfang gemäss Kapitel 2.2.2 gehört. Relevant ist hierbei die Auslegung des Kostenbegriffs gemäss der vorliegenden Richtlinie.

### **2.2.2 Sind die Aufwendungen für die Erfüllung der Aufgaben unbedingt erforderlich?**

Gemäss Subventionsgesetz (Art. 14 Abs. 1) sind nur Kosten anrechenbar, welche für die zweckmässige Erfüllung der Aufgaben unbedingt erforderlich sind.

Was zur zweckmässigen Erfüllung einer Aufgabe unbedingt erforderlich ist, hängt vom Inhalt der Aufgabe ab: Definiert man beispielsweise die Personenbeförderungsaufgabe als Beförderung von A nach B, braucht es weder Sitzplätze, noch eine erste Klasse, noch eine Klimaanlage. Definiert man hingegen die konzertierte Aufgabe als attraktive, möglichst gut die Kundenwünsche befriedigende und komfortable Beförderung, sind hierfür sowohl Sitze, eine erste Klasse als auch eine funktionierende Klimaanlage erforderlich.

Trotz der subsidiären Wirkung des Subventionsgesetzes sind die Besteller also auch im Rahmen des PBG nicht frei, nicht zur zweckmässigen Erfüllung der Aufgabe erforderliche Kosten anzuerkennen. Wird die staatliche Aufgabe durch eine Kostenposition nicht besser bzw. zweckmässiger erledigt, oder handelt es sich dabei nicht um die Erfüllung von gesetzlichen Vorschriften bzw. von politischen Vorgaben, ist die Position nicht abgeltungsberechtigt. Entscheidend ist also, ob das Weglassen der Kostenposition zu einer weniger guten Erfüllung der Aufgabe führen würde (z.B. hinsichtlich Komfort, Umweltschutz, Anzahl Passagiere), oder nicht. Entscheidend ist zudem immer der genaue Umfang der abzugeltenden öffentlichen Aufgabe, wie sie durch Gesetz und Verordnung definiert und durch die Besteller konkretisiert wurde.

### **3 Grundsätze der Beurteilung von anrechenbaren Kosten**

#### **3.1 Begriff Kosten**

Im betriebswirtschaftlichen Sinn der Kostenrechnung wird unter «Kosten» meist der in Geldeinheiten bewertete effektive Verbrauch an Produktionsfaktoren bzw. die bewerteten Güter- und Dienstleistungsabgänge (Wertverzehr/Substanzverbrauch) einer Periode verstanden, die aus der betrieblichen Leistungserstellung entstehen.

Planrechnungen (Offerten) und Linienerefolgsrechnungen (Ist-Rechnungen) basieren auf der Kostenrechnung der TU. Grundlage für die Beurteilung der Anrechenbarkeit von Kosten ist der betriebswirtschaftliche Kostenbegriff. Es sind die Kosten zu berücksichtigen, die tatsächlich entstanden sind (Ist-Rechnung) resp. bei den geplant ist, dass sie entstehen werden (Offerten). Zudem sind für die Offerten die geschätzten Kosten und Erlöse mit den bestmöglichen Schätzungen zu bestimmen, ohne die Berücksichtigung von Sicherheitsmargen.

Nicht zu den anrechenbaren Kosten zählen insbesondere:

- Risikozuschläge, Gewinnzuschläge oder Ähnliches;
- Kalkulatorische Kosten, insbesondere die Eigenkapitalverzinsung, ausser es besteht eine explizite Zustimmung der Besteller.

Eine Verzinsung von mit Eigenmitteln finanzierten Anlagen, welche Leistungen für abgeltungsberechtigte Sparten erbringen, ist aber unter folgenden Umständen und Bedingungen möglich, die kumulativ zu erfüllen sind:

- Explizite schriftliche Zustimmung der Besteller;
- Die Eigenmittel stammen nachweislich nicht von Finanzhilfen, Abgeltungen oder Eigenkapitaleinlagen von Bund und Kantonen und wurden nachweislich nicht im Rahmen der Ausübung der subventionierten Tätigkeiten erwirtschaftet (sondern z.B. aus Nebengeschäften oder von Konzerngesellschaften);
- Die Grundsätze zur Ermittlung des Zinssatzes müssen transparent, nachvollziehbar und konsistent sein und einer marktwirtschaftlichen Betrachtungsweise standhalten.

Der Kostenbegriff bzw. der als Kosten relevante Verrechnungspreis bezüglich Verrechnungen zwischen Sparten und Gruppengesellschaften ist in der «Richtlinie BAV (Guidance) Verrechnungspreise für konzerninterne Leistungen in den abgeltungsberechtigten Sparten (RPV und Infrastruktur) » geregelt.

#### **3.2 Grundsätze der Beurteilung**

Die entstehenden Kosten bei der Leistungserbringung sind anrechenbar, wenn, basierend auf den Vorgaben, die nachfolgend aufgeführten Kriterien kumulativ mit «Ja» beantwortet werden können und damit die Grundsätze zur Anrechenbarkeit der Kosten erfüllt sind:

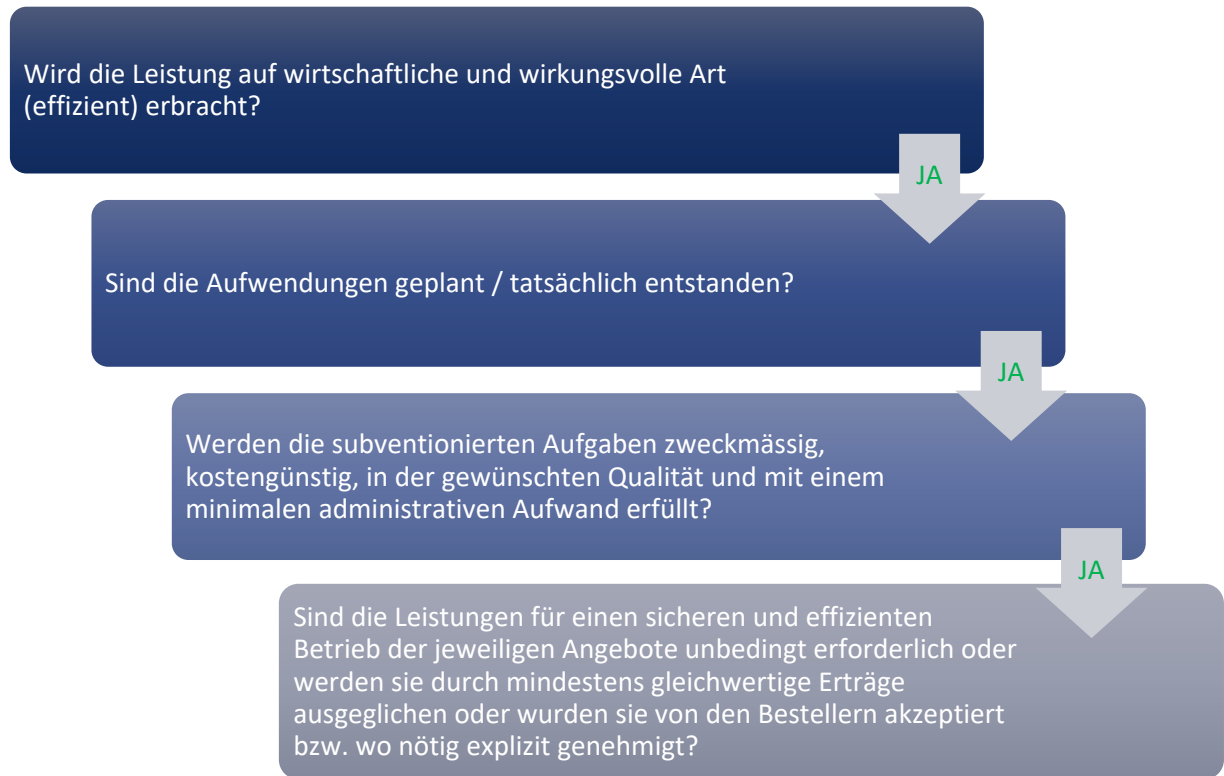


Abbildung 1: Grundsätze der Beurteilung

Die Anrechenbarkeit einzelner Kosten ist nicht immer objektiv einschätzbar und unterliegt daher subjektiven Einschätzungen. Diese soll unter Berücksichtigung der unternehmerischen Freiheiten und der in Abbildung 1 definierten Kriterien selbständig durch das TU erfolgen. Bei subjektiver Einschätzung ist es wichtig, dass das TU den Entscheid zur Anrechenbarkeit vertieft hinterfragt und dokumentiert und hierfür auch Prozesse und Kontrollen definiert. Unsicherheiten und subjektive Einschätzungen sind in den Offerten zu beschreiben. Wenn diese mit wesentlichen Kosten verbunden sind, sind sie möglichst vor Einreichung der Offerten mit den Bestellern zu klären.

Jede Ausgabe sollte den Grundsätzen gemäss den Kontrollfragen in Abbildung 1 grundsätzlich standhalten, insbesondere jedoch bei wesentlichen Geschäftsvorgängen und unter Berücksichtigung folgender Definitionen:

explizit genehmigt	Gewisse Kosten dürfen nur im RPV angerechnet werden, wenn diesen durch die Besteller explizit zugestimmt wurden.
in der gewünschten Qualität	Die Leistungserbringung gegenüber den Kunden sowie den Bestellern erfüllt die Qualitätsvorstellungen der Besteller.
kostengünstig	Es werden so geringe Kosten wie möglich bzw. nötig verursacht.
minimaler administrativer Aufwand	Die Ausgestaltung der administrativen Organisation und der administrativen Prozesse erfolgt so effizient wie möglich. Allfällige Überkapazitäten sind abzubauen.
tatsächlich entstanden	Siehe Ziffer 2.2.1
unbedingt erforderlich	Siehe Ziffer 2.2.2
von den Bestellern akzeptiert	Unmittelbare oder sinngemässe Willensäußerung des Bestellers, d.h. für die Leistungserstellung direkt oder indirekt notwendig, bei Unsicherheit durch die TU mit den Bestellern zu klären.

wirkungsvoll	Die vorhandenen Ressourcen werden so eingesetzt, dass die gewünschte Wirkung erzielt wird, resp. die gewünschte Leistung daraus resultiert.
wirtschaftlich	Rationaler und haushälterischer Umgang mit den Ressourcen (u.a. Subventionen) mit dem Ziel, mit dem Einsatz möglichst geringer finanzieller Mittel und übriger Ressourcen den gegebenen Ertrag/Nutzen zu erzielen (Minimalprinzip) oder mit einem gegebenen finanziellen Aufwand einen möglichst grossen Ertrag/Nutzen (Maximalprinzip) zu erzielen.
zweckmässig	Sinnvoll, im gegebenen Zusammenhang nützlich, d.h. das Ziel kann nicht einfacher erreicht werden

#### 4 Beispiele zur Anrechenbarkeit von Kosten

Anhang 1 enthält primär Beispiele bezüglich der Anrechenbarkeit von Kosten in der Sparte RPV. Diese Beispiele wurden aufgrund von Anfragen oder Feststellungen geklärt und sind weder vollständig noch abschliessend. Der Anhang soll zudem bei neuen wichtigen Fragestellungen periodisch ergänzt oder angepasst werden.

## **5 Inkrafttreten**

Die Version 1.0 tritt am 16. März 2023 in Kraft und ist erstmals anwendbar für Jahresabschlüsse, welche am oder nach dem 31. Dezember 2025 enden, sowie für das Bestellverfahren 2025.

Bundesamt für Verkehr

Dr. Peter Füglistaler  
Direktor

Pierre André Meyrat  
Stv. Direktor



## 6 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bezeichnung
ARE	Bundesamtes für Raumentwicklung
BAV	Bundesamt für Verkehr
E-Busse	Elektrobusse
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FVP	Fahrvergünstigungen des Personals
GA	Generalabonnement
ISB	Infrastrukturbetreiberin
LCC	Life Cycle Cost
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
öV	Öffentlicher Verkehr
PV-Anlagen	Photovoltaikanlagen
RPV	Regionaler Personenverkehr
TU	Transportunternehmen
VöV	Verband öffentlicher Verkehr

## 7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Grundsätze der Beurteilung.....	5
--	---

## **Anhang: Beispiele zur Anrechenbarkeit von Kosten**

### **A1 Personalkosten**

#### **A1.1 Fahrvergünstigungen des Personals (FVP)**

Für die Anrechenbarkeit der Kosten für die Abgabe von Fahrvergünstigungen an die Mitarbeitenden und deren Angehörige sowie an Pensionierte oder Dritte gelten die folgenden Regelungen:

##### **FVP-GA**

Kosten für eine unentgeltliche oder vergünstigte Abgabe von FVP-GA 2. Klasse an die aktiven Mitarbeitenden sind anrechenbar und können als Personalkosten verbucht werden. Über eine unentgeltliche bzw. vergünstigte Abgabe von FVP-GA 1. Klasse an aktive Mitarbeitende entscheidet die TU selbstständig, wobei hierbei eine zurückhaltende Praxis erwartet wird. An Stelle des FVP-GA können an aktive Mitarbeitende auch Netzkarten abgegeben werden.

##### **Vergünstigungen für Angehörige von Mitarbeitenden, Pensionierte oder Dritte**

Kosten für eine unentgeltliche bzw. vergünstigte Abgabe von FVP-Artikeln an Angehörige von Mitarbeitenden, Pensionierte und Dritte sind nicht anrechenbar.

Die realen Gegenwerte unentgeltlich bzw. vergünstigt abgegebener Netzfahrkarten oder ähnlicher Vergünstigungen für das eigene Netz an Angehörige von Mitarbeitenden, Pensionierte oder Dritte sind in den Offerten sowie den Ist-Rechnungen unter den Verkehrserlösen in den jeweiligen Sparten zu verbuchen. Die entsprechenden Kosten sind dagegen im RPV nicht anrechenbar. Für Strecken innerhalb von Tarifverbänden ist das Einverständnis der betroffenen Tarifverbände mit der Vergünstigung einzuholen (Tarifunterbietung).

### **A1.2 Pensionskassen**

#### **Sanierungspläne**

Kosten für die Sanierung von Pensionskassen mit einer gesetzlichen Unterdeckung sind grundsätzlich anrechenbar, da die Unternehmen gesetzlich verpflichtet sind, die Unterdeckung innert nützlicher Frist zu beseitigen. Die Sanierungspläne sind frühzeitig mit den Bestellern abzusprechen. Es braucht aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen eine Einzelfallbetrachtung, wobei eine Gleichbehandlung der TU unter Berücksichtigung eines Vergleiches der Leistungspläne der Vorsorgewerke sicherzustellen ist. Grundsätzlich sind möglichst paritätische Lösungen umzusetzen, d.h. unter Berücksichtigung möglicher Beiträge der Eigentümer, Besteller und Arbeitnehmer.

### **A2 Fahrzeuge und Betriebsmittel**

#### **A2.1 Glättungsmodelle**

Glättungsmodelle verfolgen das Ziel, eine Volatilität der Kosten zu vermeiden. Dies, um grössere Schwankungen in der Höhe der Abgeltungen zu vermeiden, was insbesondere bei Verschiebungen von Rollmaterial auf andere Linien problematisch sein könnte. Über die Laufzeit der Glättungsmodelle hat der geltend gemachte Aufwand den effektiven Kosten zu entsprechen.

Glättungsmodelle gelten nur als abgeltungsberechtigt, wenn diese von den Bestellern explizit genehmigt wurden. Zudem sind die genehmigten Glättungsmodelle zu dokumentieren. Im öffentlichen Verkehr sind Glättungsmodelle primär für die Glättung der Grossunterhaltskosten des Rollmaterials in Betracht zu ziehen. Folgende Punkte sind zu beachten und zu befolgen:

- Glättungsmodelle sind nur in Betracht zu ziehen, wenn deren Nutzen die Risiken von z.B. zu hohen Abgeltungen klar überwiegt;

- Glättungsmodelle müssen einfach und verständlich ausgestaltet werden. Je komplizierter diese sind, desto grösser ist die Fehleranfälligkeit;
- Das Glättungsmodell und dessen Hypothesen müssen regelmässig neu bewertet und bei Bedarf angepasst werden. Im Falle konzeptioneller Anpassungen sind die Besteller vor Einreichung der Offerten RPV in den Entscheidprozess einzubeziehen;
- Die Rückstellungen oder sonstigen Positionen (z.B. Verbindlichkeiten), welche in Verbindung mit den Glättungsmodellen bilanziert sind, müssen wirksam und zeitnah überwacht werden. Sie sind zudem im Rahmen der Berichterstattung zur Jahresrechnung den Bestellern gegenüber transparent auszuweisen (inkl. deren Verwendung und Bildung im betroffenen Jahr);
- Bei der Auflösung der Rückstellung muss ein allfälliger Gewinn oder Verlust dem RPV (resp. den betroffenen Sparten) gutgeschrieben bzw. belastet werden.

### **Ergänzungen für Grossunterhaltskosten Rollmaterial (LCC)**

Bei Glättungsmodellen für Grossunterhaltskosten sind ergänzend insbesondere folgende Bedingungen zwingend zu erfüllen:

- Glättungsmodelle haben auf der gesamten geplanten Lebensdauer der Fahrzeuge zu basieren und sind in der Bilanz abzubilden, i.d.R. als Rückstellungsposition. Abweichende Bilanzierungen aufgrund von rechnungslegungsspezifischen Überlegungen sind möglich (z. B. Verbindlichkeit). Das gewählte Vorgehen darf zu keiner Abweichung zwischen der Finanz- und Betriebsbuchhaltung führen;
- Rückstellungen sind mindestens pro Fahrzeugserie oder -typ zu bilden und im Rahmen der Jahresrechnung separat auszuweisen;
- Rückstellungen für externe Leistungen können nur gebildet werden, wenn diese mit einem unmittelbaren und schätzbaren Liquiditätsabfluss verbunden sind. Rückstellungen für interne Leistungen können nur gebildet werden, wenn diese klar identifiziert und nachgewiesen werden können;
- Rückstellungen werden ausschliesslich für nicht aktivierbare Kosten von Fahrzeugrevisionen oder Grossunterhalt gebildet;
- Bei einem Verkauf der Fahrzeuge sind die Rückstellungen an den Verkaufspreis anzurechnen und damit der kaufenden Partei zu übertragen: Bei einem passiven Rückstellungssaldo wird der Verkaufspreis um den Rückstellungssaldo reduziert.

### **A2.2 E-Busse, Trolleybusse und Schiffe (alternative, umweltschonende Antriebe)**

Die Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (öV) hat in letzter Zeit massiv an Dynamik zugelegt. Es liegen verschiedene Strategien und Umsetzungsvorschläge von Kantonen und TU vor.

Das BAV unterstützt grundsätzlich den ordentlichen Ersatz von mit fossilen Treibstoffen betriebenen Fahrzeugen im RPV durch Fahrzeuge mit umweltschonenden Antrieben. Im Rahmen der verfügbaren Mittel im ordentlichen 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 bestehender Fahrzeuge.

Mehrkosten von alternativen Antrieben, inklusive stationärer Ladestationen, sowie Infrastrukturkosten von Trolleybussen (Oberleitungen) 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.

Die erwähnten Grundsätze für Fahrzeuge auf der Strasse gelten sinngemäss auch für Schiffe.

### **A2.3 Mobilfunkempfang in Fahrzeugen**

Ein guter Mobilfunkempfang in den Fahrzeugen ist seitens Besteller erwünscht. Damit sind fahrzeugseitige Kosten, die zur Verbesserung des Mobilfunkempfangs anfallen, grundsätzlich anrechenbar.

Anrechenbar sind grundsätzlich die Kosten für den Einbau von funkdurchlässigen Scheiben, da diese gegenüber den Repeatern effizienter sind. Zudem ist der Einsatz funkdurchlässiger Scheiben im öffentlichen Verkehr durch die Energiestrategie 2050 vorgesehen, da diese im Gegensatz zu Repeatern im Betrieb ohne weiteren Energieverbrauch funktionieren. Repeater werden nur in Ausnahmefällen abgegolten und es muss eine explizite Genehmigung im Rahmen eines Betriebsmittelgesuches (Art. 19 ARPV) erfolgen.

Aus Kosten-Nutzen-Überlegungen lehnt das BAV bei bestehenden Fahrzeugen einen systematischen Ersatz von noch gebrauchsfähigen Scheiben durch funkdurchlässige Scheiben ab.

### **A2.4 W-LAN in Fahrzeugen**

Das BAV steht einem Anbieten von W-LAN in RPV-Fahrzeugen grundsätzlich offen gegenüber, lehnt aber eine finanzielle Beteiligung im Rahmen der Offerten ab. Möglich ist eine Mitfinanzierung einzig bei hauptsächlich touristischen Angeboten (abgegoltene Panoramazüge wie insbesondere Bernina-Express, Goldenpass-Express oder Luzern-Interlaken-Express), da bei solchen Angeboten die Standards unterschiedlich sind zu gewöhnlichen RPV-Angeboten. Die Prüfung und Genehmigung erfolgt im Rahmen der ARPV-Genehmigung für das betreffende Rollmaterial.

## **A3 Betrieb und Produktion**

### **A3.1 Initialisierungskosten bei neuen Linien, grossen Angebotsänderungen sowie Angeboten von neu im RPV tätigen TU**

Bei neuen RPV-Angeboten fallen bereits vor der eigentlichen Betriebsaufnahme sogenannte Initialisierungskosten an, wie z.B. Kosten für die Planung, Beschaffung von Rollmaterial (Bahn und Strasse) und Testbetrieb. Bei bestehenden TU werden diese Kosten meist auf die Offerten der bereits bestehenden RPV-Linien verteilt. In Absprache mit den Bestellern ist es auch möglich, Initialisierungskosten für grosse Angebotsänderungen (z.B. neues Angebotskonzept) in einer separaten Offertlinie zu offerieren.

Bisher noch nicht im bestellten RPV tätige TU können für diese Initialisierungskosten bereits für das Jahr vor der Betriebsaufnahme eine Offerte einreichen und erhalten bereits Abgeltungen. Noch früher anfallende Kosten sind jedoch durch das TU selbst zu tragen oder können, sofern die Aktivierungsvorgaben eingehalten sind, aktiviert werden (z.B. die Zinskosten für die Beschaffung des Rollmaterials). Bei einer Aktivierung fliessen die Kosten über die Abschreibungen in die Linienrechnungen.

Grundlage für jede RPV-Bestellung ist eine Konzession. Damit ein TU für die Anrechnung der Initialisierungskosten eine Offerte einreichen kann, muss bereits eine entsprechende Konzession vorliegen. Zu diesem Zweck kann einem TU die Konzession bereits auf ein Jahr vor Betriebsaufnahme hin erteilt werden. Während eines Jahres hat das TU dann bereits eine gültige Konzession, gemäss der es aber bis zur eigentlichen Betriebsaufnahme von seiner Betriebspflicht befreit ist. Die üblicherweise 10-jährige Konzessionsdauer beginnt in diesem Fall nicht mit der Betriebsaufnahme zu laufen, sondern bereits ein Jahr früher.

### **A3.2 Kosten Photovoltaikanlagen im RPV**

Strom von Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) auf Immobilien der Sparte RPV (Depots, Werkstätten, Verwaltungsgebäude, etc.) kann durch die Besitzerin der Immobilien für den eigenen Bedarf verwendet werden. Die anfallenden Kosten, insbesondere Abschreibungen der Anlagen, können mit dem Einverständnis der Besteller als anrechenbare Kosten gemäss Artikel 28 PBG in die RPV-Offerten aufgenommen werden, auch wenn der Preis für den Strom über dem Preis von extern bezogenem

Strom liegt. Dies, weil mit der Produktion und Verwendung von Solarstrom die Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit des öffentlichen Verkehrs unterstützt wird. Überschüssiger Strom soll verkauft bzw. eingespeist werden und ist als Erlös in der Sparte RPV zu verbuchen. Für die Sparte Infrastruktur gelten leicht abweichende Regeln. Eine Verwendung von Subventionsmitteln für den Bau von PV-Anlagen ausserhalb des öV, bspw. auf nicht-betriebsnotwendigen Gebäuden, ist nicht möglich.

Weitergehende Informationen zu Photovoltaikanlagen sind dem Leitfaden «Photovoltaik und Eigenverbrauch im öffentlichen Verkehr – EsöV 2050» zu entnehmen (revidierte Version vom Dezember 2022).<sup>1</sup>

### **A3.3 Kosten Bushaltestellen und -bahnhöfe**

Zur Finanzierung von Busbahnhöfen für den RPV gibt es keine explizite gesetzliche Grundlage. Es besteht daher kein Anspruch auf die Finanzierung von Busbahnhöfen über die Abgeltungen des RPV. Folglich betrachtet das BAV Busbahnhöfe als Bushaltestellen, weshalb die Grundsätze für Bushaltestellen sinngemäss auch für Busbahnhöfe gelten.

Die Zuständigkeit für den Bau und den Unterhalt von Bushaltestellen im RPV liegt bei den Kantonen oder den Gemeinden, je nachdem, ob sie sich auf öffentlichem Kantons- oder Gemeindegebiet – oder ausnahmsweise auf Grundstücken von Dritten – befinden. Es liegt im Interesse der Gemeinden und Kantone, die für die Erschliessung des Gebietes notwendigen Haltestellen gegenüber der Bevölkerung bereitzustellen. Die Kosten für die Haltestellen liegen somit in der Verantwortung der Kantone oder Gemeinden und haben keinen Einfluss auf die Offerten RPV. Diese Praxis ermöglicht eine klare Abgrenzung der Verantwortlichkeiten und sorgt dafür, dass die Abgeltungen RPV, die zur Finanzierung von Verkehrsleistungen und nicht von Infrastrukturen gedacht sind, nicht unangemessen belastet werden.

Es besteht weiterhin die Möglichkeit, im Rahmen der Agglomerationsprogramme, die in die Zuständigkeit des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) liegen, allfällige Bundesunterstützung für Projekte von Verkehrsdrehscheiben zu beantragen.

In den Offerten für den RPV können aber im Zusammenhang mit Busbahnhöfen und Bushaltestellen insbesondere folgende Kosten geltend gemacht werden:

- Fahrgastinformation (Fahrplanaushang und gegebenenfalls dafür notwendige Stele, dynamische Fahrgastinformationsanzeigen);
- Billettautomaten;
- bei Vorliegen einer Vereinbarung zwischen Bestellern und TU (insbesondere bei altrechtlichen Finanzierungen nach Art. 56 EBG) die vereinbarten Kosten.

Andere Kosten, welche im Zusammenhang mit dem Betrieb der Busbahnhöfe und Bushaltestellen bestehen (bauliche Massnahmen, Schneeräumung, Unterstände, Bahnsteige, Markisen, Strasseneinrichtungen, Grünflächen, Einrichtungen für Zweiräder, Park and Ride usw.), werden in den Offerten RPV nicht anerkannt.

### **Ergänzungen für Bushaltestellen und -bahnhöfe auf Grundstücken der Eisenbahninfrastruktur**

Art. 35 EBG besagt, dass die Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen (ISB) verpflichtet sind, sich an der Anbindung von Buslinien an das Eisenbahnnetz zu beteiligen. Dieser Anschluss muss jedoch nicht auf eigene Kosten gewährt werden, und die ISB sind nicht verpflichtet, die an die Bahnhöfe angeschlossenen Bushaltestellen oder Busbahnhöfe selbst zu bauen. Das bedeutet, dass in der Regel die Kantone oder Gemeinden die Investition in Bezug auf die Kosten der Bushaltestellen oder Busbahnhöfe übernehmen müssen, auch wenn sich diese auf dem Gelände des

<sup>1</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Allgemeine Themen → Fachthemen → Arbeitshilfen → Leitfäden

Eisenbahnunternehmens befinden. Dies muss in einer Vereinbarung mit dem Eisenbahnunternehmen geregelt werden, unter Berücksichtigung von Art. 26 der KPFV.

In Ausnahmefällen ist es möglich, dass die ISB die Investition in die Bushaltestellen und Busbahnhöfe tätigt. Im Sinne der gesetzlichen Vorgaben (Art. 64 Abs. 2 EBG) muss die ISB in einem solchen Fall dafür sorgen, dass ihr die vollen Kosten erstattet werden: Nebst den angefallenen Unterhalts- und Betriebskosten kann sie einen kalkulatorischen Zins (Mietkosten), der mindestens den Abschreibungskosten entspricht, geltend machen. Ansonsten sind anstelle der kalkulatorischen Zinsen die Abschreibungen zu verrechnen. Liegen im Einzelfall die Abschreibungskosten pro Quadratmeter nachweislich über 5 Franken, so tritt an die Stelle der 5 Franken plus pagatorische Kosten die Verrechnung einer reinen Kostenmiete (effektive Kosten). Eine Verzinsung der Landfläche entfällt dann. Diese Kosten können von den TU in den RPV-Offerten geltend gemacht werden.

## **A4 Distribution / Verkauf**

### **A4.1 Kostenverrechnung Infrastruktur-Verkehr bei Verkaufsstellen**

Wenn Verkaufsanlagen oder Verkaufsstellen zur Infrastruktur gehören, sind gemäss Art. 64 Abs. 2 EBG die vollen Kosten zu verrechnen (siehe dazu auch die «Richtlinie BAV (Guidance) Verrechnungspreise für konzerninterne Leistungen in den abgeltungsberechtigten Sparten (RPV und Infrastruktur) »): Nebst den angefallenen Unterhalts- und Betriebskosten kann die ISB einen kalkulatorischen Zins (Mietkosten) geltend machen, der mindestens den Abschreibungskosten entspricht. Ansonsten sind anstelle der kalkulatorischen Zinsen die Abschreibungen zu verrechnen. Liegen im Einzelfall die Abschreibungskosten pro Quadratmeter nachweislich über 5 Franken, so tritt an die Stelle der 5 Franken plus pagatorische Kosten die Verrechnung einer reinen Kostenmiete (effektive Kosten). Eine Verzinsung der Landfläche entfällt dann. Diese Kosten können von den TU in den RPV-Offerten geltend gemacht werden

In keinem Fall relevant sind die Marktverhältnisse im Immobiliensektor, da Fahrausweisverkaufsstellen für den öV bis heute unverzichtbare Einrichtungen sind.

Wird die Schalterhalle auch als Warteraum für Reisende benutzt, so beschränkt sich der durch die Sparte Verkehr zu finanzierende Raum auf den Schalter und den durch die Verkaufsmitarbeitenden genutzten Teil. Der für Reisende zugängliche Teil zählt zur Infrastruktur (Zirkulationsfläche Publikumsanlage).

### **A4.2 Entschädigungen Passagierrechte**

Die Passagierrechte bei Verspätungen im Eisenbahn- und im internationalen Busverkehr wurden auf den 1. Januar 2021 gestärkt und an den europäischen Normen ausgerichtet. Je nach Situation können die Reisenden nach Art. 21ff PBG und Art. 21ff VPB eine 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 Erlösminderungen zu verbuchen, der Aufwand für das Handling ist als Kosten zu verbuchen. Kosten für Entschädigungen, die über die nationale Lösung hinausgehen, sind nicht anrechenbar.

## **A5 Marketing und Kommunikation und andere Verwaltungskosten**

### **A5.1 Sponsoring**

Unter Sponsoring versteht man die Förderung von Einzelpersonen, einer Personengruppe, Organisationen oder Veranstaltungen in Form von Geld-, Sach- und Dienstleistungen mit der Erwartung, eine die eigenen Kommunikations- und Marketingziele unterstützende Gegenleistung zu erhalten.

Kosten für Sponsoring sind grundsätzlich nicht anrechenbar. Möglich sind hingegen "Partnerschaften" im Sinne von Mobilitätspartnern bei Veranstaltungen oder dergleichen.

## **A5.2 Lobbying**

Politisches Lobbying für den öV ist Aufgabe der Branchenorganisationen (VöV, LITRA). Die Mitgliederbeiträge der TU an diese Organisationen können in den Offerten geltend gemacht werden. Weitergehende Lobbying-Aktivitäten dienen primär den Unternehmensinteressen; die Voraussetzung für die Anrechenbarkeit dieser Kosten ist daher nicht gegeben. Kosten für Arbeiten in Gremien der Branche (insbesondere des VöV und der ASP) sowie Arbeiten für Branchenprojekte sind anrechenbar.

## **A5.3 Lehrstuhl**

Kosten für einen Lehrstuhl an Forschungsanstalten (z.B. Universität, Fachhochschule) sind nicht abgeltungsberechtigt. Die Anrechenbarkeit von Kosten für Forschungs- und Innovationsprojekte wird im Kapitel AA6.2 behandelt.

## **A5.4 Diverses Marketing**

Dies beinhaltet u.a. Personalaufwand für Marketing, Agenturkosten, diverse Werbekosten (z.B. Inserate, Spots, Internetauftritte, Plakate, Werbetrucksachen, Werbematerial), Konferenzen/Messen, Verkaufsaktionen, Marktforschungen und weitere Massnahmen zum Schutz oder Stärkung der Marke. Diese Kosten sind unter Berücksichtigung des Entscheidungsbaums gemäss Ziffer 3.2 hinsichtlich Anrechenbarkeit in der Offerte besonders kritisch zu hinterfragen und haben in einem angemessenen Verhältnis zum übrigen Aufwand und zum Umsatzerlös zu stehen.

## **A6 Diverse Kosten**

### **A6.1 Steuern von Sparten ohne notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit (Nebengeschäfte)**

Steuern von Sparten ohne notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit dürfen auch nicht über Umlagen den abgeltungsberechtigten Sparten angelastet werden.

### **A6.2 Forschung und Innovation**

Durch die Förderung von Forschung und Innovation sollen Erkenntnisse generiert werden, um die Kosten oder Erträge (inkl. Mehrwerte für Kunden) zu optimieren, sowie die Sicherheit, Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit zu steigern.

**Forschung** generiert neues Wissen mittels wissenschaftlicher Methoden. Die Förderung der Forschung ist eine wichtige Staatsaufgabe.

**Innovation** ist die Entwicklung neuer Produkte, Verfahren, Prozesse und Dienstleistungen für Wirtschaft und Gesellschaft. Die Innovation ist primär eine Aufgabe der Wirtschaft und soll nur punktuell in vordefinierten Bereichen durch den Staat gefördert werden (Definitionen von Forschung und Innovation gemäss BAV-Webseite<sup>2</sup>).

Während das BAV Forschung und Entwicklung im Rahmen von Auftragsforschung mit separaten finanziellen Mitteln fördert, können Investitionen in die Innovation grundsätzlich als abgeltungsberechtigte RPV-Kosten geltend gemacht werden. Zu klären ist im Einzelfall, ob im RPV eine separate Finanzierung über das Förderprogramm Innovation im RPV erfolgen kann. Ist eine Finanzierung über das Förderprogramm nicht möglich, ist im Rahmen des Bestellverfahrens mit den Bestellern zu klären, ob diese der Finanzierung der Kosten zustimmen und die Kosten für ein Innovationsprojekt damit in die Offerten und Ist-Rechnungen aufgenommen werden können.

---

<sup>2</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → A - Z → Forschung und Innovation.

## **A6.3 Streckensperrungen und Baustellen**

### **A6.3.1 Streckensperrungen (Bahn)**

Streckensperrungen werden in Artikel 11b NZV sowie in der NZV-BAV geregelt. Der Trassenpreis richtet sich sowohl bei Normalspurstrecken wie bei Schmalspurstrecken nach den effektiv erbrachten Leistungen.

#### **Streckensperrungen bei Normalspurstrecken**

Im Normalspurnetz übernimmt die ISB die eigenen Kosten sowie die Kosten der Ersatzbeförderung (Bahnersatz), während die EVU ihre eigenen Planungs- und Produktionskosten (Kundenlenkung, Schienenverkehr auf den nicht gesperrten Teilen der Infrastruktur, etc.) selber tragen. Damit ist zwar nicht gewährleistet, dass einem EVU im Normalspurnetz in keinem Fall Mehrkosten entstehen werden. Über die Gesamtzahl der Fälle und über mehrere Jahre betrachtet sollte dies nach Einschätzung des BAV jedoch nicht der Fall sein. Für eine genauere Abbildung von Streckensperrungen in den Offerten für den RPV müsste jede einzelne Sperre zum Voraus kalkuliert werden. Dies wäre in vielen Fällen zum Zeitpunkt der Offertstellung nicht ohne weiteres möglich, da die Sperren und deren genaue Umsetzungen nicht in allen Fällen genug früh bekannt sein werden. Im Sinne einer Vereinfachung sind daher die Offerten RPV einzureichen, wie wenn es keine Sperre geben würde. Die Differenz zwischen Abgeltungen und effektiven Kosten geht zu Gunsten resp. zu Lasten des TU und fliesst im Rahmen der Gewinnverwendung in die Reserve nach Artikel 36 PBG ein.

#### **Streckensperrungen bei Schmalspurstrecken**

Im übrigen konzessionierten Verkehr (Schmalspur) entschädigt die ISB die EVU für die Mehrkosten der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen. Diese können auch die Kosten von Beförderungen auf der Strasse einschliessen (Bahnersatz). Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung.

### **A6.3.2 Strassensperrungen (Bus)**

Bei Mehrkosten durch Strassensperrungen, primär durch Umwegfahrten hat das TU grundsätzlich alles daran zu setzen, seine Kosten klein zu halten und mit dem Kanton eine möglichst optimale und kostengünstige Lösung als Notfahrplan auszuarbeiten (bspw. Ampelsystem mit Vortrittsrecht für öV bei der Baustelle). Entstehen durch den Notfahrplan dennoch höhere Kosten, so sind diese bei den Verursachern der Verkehrsbehinderung geltend zu machen. Ist dies nicht möglich, gilt:

- **Zum Voraus bekannte Sperrungen:** Die Mehrkosten können in die Offerten aufgenommen und von den Bestellern finanziert werden (Aufnahme der Kosten in die bereits bestellten Linien oder separate Offerte für baustellenbedingte Mehrkosten). Wenn bekannt ist, dass es eine Sperrung geben wird, die finanziellen Konsequenzen aber noch nicht bekannt sind, dann kann in die Angebotsvereinbarung ein Passus aufgenommen werden, wonach die Besteller sich bereit erklären, die baustellenbedingten Mehrkosten im Rahmen eines Nachtrages zu finanzieren, sobald die Realisierungstermine und Einschränkungen bzw. Mehrleistungen konkreter/klarer sind.
- **Kleinere kurzfristige Sperrungen:** Grundsätzlich hat das TU die anfallenden Kosten selber zu tragen. Reichen die Erlöse und die vom Bund und vom Kanton erbrachten Abgeltungen nicht, um die effektiven Gesamtkosten zu decken, so hat das TU den Fehlbetrag zu verantworten, d.h. Verbuchung über die Reserve nach Art. 36 PBG.
- **Kurzfristige Sperrungen mit grossen Auswirkungen:** Im Einzelfall ist der Abschluss eines Nachtrages zur Angebotsvereinbarung zu prüfen (Aufnahme der Kosten in die bereits bestellten Linien oder separate Offerte für baustellenbedingte Mehrkosten).

Denkbar ist auch eine Verrechnung der Abgeltungen für baustellenbedingte Mehrkosten aufgrund der effektiven Aufwendungen. Hierfür wäre in die Angebotsvereinbarung ein Vorbehalt nach Art. 22 ARPV aufzunehmen. Eine Mitbeteiligung des Bundes ist bei einem solchen Vorgehen in der Regel nicht vorgesehen, die Finanzierung erfolgt durch den Kanton.