



Version vom 25. September 2024

---

# Innovation im öffentlichen Personenverkehr

## Förderprogramm 2025–2028

---

Referenz: BAV-313.00-13/26/7/2



Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>5</b>
1.1 Ausgangslage .....	5
1.2 Förderungsbereich und Abgrenzung .....	5
1.3 Rechtsgrundlagen .....	6
<b>2 Ziele des Programms</b> .....	<b>7</b>
2.1 Strategische Ziele .....	7
2.2 Wirkungsziele .....	7
<b>3 Prioritäre Bereiche 2025–2028</b> .....	<b>7</b>
3.1 Fahrzeugtechnik und fahrzeugbezogene Anlagen .....	8
3.2 Betrieb und Instandhaltung.....	8
3.3 Angebotskonzept.....	8
3.4 Tarifgestaltung und Ticketing .....	8
3.5 Kundenerfahrung.....	8
<b>4 Koordination</b> .....	<b>8</b>
<b>5 Festlegung der Programmausrichtung</b> .....	<b>8</b>
<b>6 Organisation</b> .....	<b>8</b>
6.1 Beschreibung der verfügbaren Instrumente .....	8
6.2 Organe und Rollen .....	9
6.3 Prozess der Subventionsgewährung.....	10
6.4 Prozess der Evaluation der Gesuche .....	10
6.5 Adressatenkreis des Förderprogramms .....	10
6.6 Monitoring, Qualitätskontrolle und Reporting .....	11
<b>7 Finanzielle Ressourcen</b> .....	<b>11</b>
7.1 Finanzielle Ressourcen .....	11
7.2 Subsidiarität / Mitfinanzierung .....	11
7.3 Prioritäten .....	11
<b>8 Referenzen</b> .....	<b>11</b>

## Zusammenfassung

### Hintergrund

Die Transportunternehmen (TU) müssen sich laufend an neue technologische und soziologische Trends in der Mobilität der Personen anpassen. Angesichts von Inflation und Fachkräftemangel sind sie gezwungen, kontinuierlich nach innovativen Ideen zu suchen, um ihre Produktivität zu steigern. Um neben den operativen Tätigkeiten solche Lösungen zu entwickeln und zu erproben, fehlen den TU jedoch oft die Mittel.

Basierend auf Artikel 31 Absatz 2 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 (PBG)<sup>1</sup> erschliesst das 2020 lancierte Programm zur Förderung der Innovation im regionalen Personenverkehr (RPV) den in dieser Sparte tätigen konzessionierten TU neue Möglichkeiten, indem es eine spezifische A-fonds-perdu-Finanzierung für innovative Projekte vorsieht.

Mit der Reform des RPV soll das Programm ab 2025 auf den gesamten öffentlichen Verkehr (ÖV) ausgeweitet werden. Daher heisst es neu «Förderprogramm für Innovation im öffentlichen Personenverkehr».

### Ziel des Forschungsprogramms

Das Programm soll zur langfristigen Konsolidierung der zentralen Rolle des ÖV im schweizerischen Mobilitätssystem beitragen, indem seine Attraktivität und Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Die im Rahmen des Programms getesteten Lösungen sollen den TU und/oder den Nutzerinnen und Nutzer des ÖV einen Mehrwert bieten. Sie sollen zur vermehrten Nutzung des ÖV sowie zur Kostenreduktion beitragen. Erwartete Auswirkungen sind z. B.: Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr, höhere Rentabilität oder höherer Selbstfinanzierungsanteil des ÖV, kontrollierter Anstieg der Tarife.

### Abgrenzung zu anderen Fördermitteln

Neben dem PBG gestatten weitere Rechtsgrundlagen die Subventionierung von Projekten zur Forschung auf dem Gebiet der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013, BIFG)<sup>2</sup> und der Energieeffizienz (Programm ESöV 2050). Das Gütertransportgesetz vom 25. September 2015 (GüTG)<sup>3</sup> ermöglicht die Förderung von Innovationen im Schienengüterverkehr, während gestützt auf das Bundesgesetz vom 24. März 2000 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE)<sup>4</sup> Forschung und Innovationen im Bereich Eisenbahnlärm unterstützt werden. Daneben bieten noch weitere Organisationen des Bundes Forschungs- und Innovationszuschüsse an, insbesondere die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) und Innosuisse.

### Konsultation des Forschungsprogramms

Bei der Erstellung des Forschungsprogramms müssen die Bedürfnisse und das Know-how der Branche berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck wurden Universitäten, Fachhochschulen, Berufsverbände, Infrastrukturbetreiber und andere Bundesämter konsultiert.

### Kriterien und Voraussetzungen

Aufgrund der Ausweitung des Programms auf den gesamten ÖV wird das – künftig nicht mehr geeignete – Kriterium der Anwendbarkeit eines Projekts im RPV durch das langfristige Kosten-Nutzen-Verhältnis ersetzt. Die Kosten-Nutzen-Analyse wurde zwar bereits bei der Lancierung des Programms im Jahr 2020 eingeführt, sie galt aber nicht als Kriterium für die Gesuchauswahl. Nach den positiven Erfahrungen in den letzten drei Jahren scheint es sinnvoll, das Kosten-Nutzen-Verhältnis stärker zu gewichten und als neues Eignungskriterium einzuführen.

Zusammengefasst wurden für das Programm 2025–2028 die folgenden vier Kriterien festgelegt: Innovation, öffentliches Interesse, langfristiges Kosten-Nutzen-Verhältnis und Risikosteuerung. Diese Kriterien müssen kumulativ erfüllt werden.

---

<sup>1</sup> SR 745.1

<sup>2</sup> SR742.140

<sup>3</sup> SR742.41

<sup>4</sup> SR742.144

Um dem Subsidiaritätsprinzip gerecht zu werden und die übrigen möglichen Finanzierungsquellen auszuschöpfen, finanziert der Bund in der Regel nur einen Teil der Gesamtprojektkosten.

**Prioritäre Bereiche des Forschungsprogramms**

Die prioritären Bereiche des Forschungsprogramms für den Zeitraum 2021–24 betrafen die Fahrzeugtechnik, Betrieb und Instandhaltung, Angebotskonzeption, Ticketing und Kundenerfahrung. Die Konsultation der Branchenvertreterinnen und -vertreter zeigt, dass diese Bereiche weiterhin aktuell sind und den im ÖV festgestellten Trends entsprechen. Daher werden sie beibehalten. Die Digitalisierung und Automatisierung dürfte in diesen Bereichen noch zunehmen.

## 1 Einleitung

Es ist allgemein anerkannt, dass sich der öffentliche Verkehr ständig an neue technologische und soziologische Trends bei der Mobilität der Menschen anpassen muss. Den meisten TU fehlen jedoch die Mittel, um neue Lösungen zu entwickeln und zu erproben. Das Programm zur Förderung der Innovation im öffentlichen Personenverkehr ermöglicht es, diese Lücke mit der Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Unterstützung zu schliessen. Die nationale Koordination der Innovationsförderung im öffentlichen Verkehr soll zudem den sparsamen Einsatz der öffentlichen Mittel gewährleisten und Doppelspurigkeiten bei Pilotprojekten vermeiden. Dieses Dokument bildet die zweite Auflage des Programms zur Förderung der Innovation im öffentlichen Personenverkehr (früher Förderprogramm für Innovationen im regionalen Personenverkehr) und umfasst den Zeitraum 2025–2028.

### 1.1 Ausgangslage

Seit dem Programmstart im Jahr 2020 konnten 12 Projekte für einen Betrag von ungefähr 10 Millionen Franken unterstützt werden (Stand Januar 2024).

Im Rahmen der Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV), die am 1. Januar 2025 in Kraft treten soll, wird der Geltungsbereich des Programms auf den gesamten ÖV – insbesondere den städtischen Verkehr und den Fernverkehr – ausgeweitet werden.

Diese wichtige Änderung entspricht der Stossrichtung, die in mehreren kürzlich veröffentlichten Dokumenten zum Ausdruck kommt, die auf den Bedarf nach neuen Lösungen und die Anpassung an sich ändernde Rahmenbedingungen hinweisen:

- Die Ziele des Bundesrates für die Legislaturperiode 2023–2027 lauten: Die Schweiz sorgt für stabile sowie innovations- und wettbewerbsfördernde wirtschaftliche Rahmenbedingungen im digitalen Zeitalter, die auf die Nachhaltigkeitsziele ausgerichtet sind<sup>5</sup>;
- Die 2019 eingeführte und 2023 aktualisierte Strategie des Bundesamtes für Verkehr (BAV) konkretisiert diese Ziele im Bereich des ÖV. Sie wird künftig prioritär den Konsequenzen der technologischen Entwicklung, den Perspektiven der multimodalen Mobilität (mmM) sowie den transversalen elektronischen Prozessen gewidmet sein.

Im Forschungskonzept Nachhaltiger Verkehr 2025–2028 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wird das Programm zur Förderung der Innovation im öffentlichen Personenverkehr ausdrücklich erwähnt.

Obwohl die Reichweite des Programms auf den gesamten ÖV ausgedehnt wird, wird es weiterhin aus dem Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV finanziert.

Im erläuternden Bericht zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV für die Jahre 2022–2025 wird dargelegt, dass das BAV ab 2020 – vorbehaltlich der Genehmigung des Verpflichtungskredits 2026–28 durch das Parlament – jährlich fünf Millionen Franken für Innovationen zur Verbesserung der Effizienz und Qualität im Personenverkehr einsetzen wird. Das UVEK möchte dieses jährliche Budget dauerhaft festschreiben.

### 1.2 Förderungsbereich und Abgrenzung

Ziel des Programms ist die Förderung der Innovation im öffentlichen Personenverkehr. Gemeint sind im Wesentlichen Innovationslösungen, die auf Forschung beruhen, und nicht die Forschung selbst. In diesem Sinne zielt das Programm darauf ab, Pilotprojekte zur Erprobung innovativer Lösungen auf der Grundlage von Forschungsergebnissen zu fördern. Nur die konzessionierten im Personenverkehr täti-

---

<sup>5</sup>Ziele des Bundesrates für die Legislaturperiode 2023–2027, Leitlinie 1, Ziel 1

gen TU können ein Finanzierungsgesuch einreichen. Die Projekte können jedoch gemeinsam mit der Industrie und den Universitäten durchgeführt werden.

### 1.3 Rechtsgrundlagen

#### *Artikel 6 Buchstabe a des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990 (SuG)*<sup>6</sup>

Bestimmungen über Finanzhilfen können erlassen werden, wenn:

- a. der Bund ein Interesse an der Erfüllung einer Aufgabe hat;

(...)

#### *Artikel 7 Buchstaben b, c und d SuG*

Bestimmungen über Finanzhilfen sind nach folgenden Grundsätzen auszugestalten:

- b. Das Interesse des Bundes sowie das Interesse der Empfänger an der Aufgabenerfüllung bestimmen das Ausmass der Finanzhilfe.
- c. Der Empfänger erbringt die Eigenleistung, die ihm aufgrund seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zugemutet werden kann.
- d. Der Empfänger ergreift die ihm zumutbaren Selbsthilfemassnahmen und schöpft die übrigen Finanzierungsmöglichkeiten aus.

#### *Artikel 16 Absätze 1 und 2 SuG*

<sup>1</sup> Finanzhilfen und Abgeltungen werden in der Regel durch Verfügung gewährt.

<sup>2</sup> Ein öffentlich-rechtlicher Vertrag kann insbesondere abgeschlossen werden, wenn:

- a. die zuständige Behörde über einen erheblichen Ermessensspielraum verfügt; oder
- b. bei Finanzhilfen ausgeschlossen werden soll, dass der Empfänger einseitig auf die Erfüllung der Aufgabe verzichtet.

#### **Artikel 31 Absatz 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG), Änderung vom 16. Dezember 2022 (Bundesblatt 2022 3210)**

<sup>2</sup> Der Bund kann den Unternehmen bei Angeboten nach Artikel 28 Finanzhilfen zur Förderung von Innovationen gewähren.

#### **Artikel 2 der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung des regionalen Personenverkehrs (ARPV), Vernehmlassungsvorlage vom 16. August 2023**

<sup>1</sup> Diese Verordnung gilt für Unternehmen, die Personen im Linienverkehr, im Bedarfsverkehr oder mit linienverkehrsähnlichen Fahrten auf der Basis einer Konzession nach Artikel 6 PBG, einer Bewilligung nach Artikel 8 PBG oder eines Staatsvertrages befördern und Abgeltungen oder Finanzhilfen nach den Artikeln 28–31 PBG erhalten.

#### **Artikel 56 Absätze 1 und 2 ARPV, Vernehmlassungsvorlage vom 16. August 2023**

<sup>1</sup> Zur Förderung von Innovationen kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite A-Fonds-perdu-Beiträge gewähren.

<sup>2</sup> Das BAV regelt die Voraussetzungen und den Prozess der Vergabe in einer Richtlinie.

#### **Artikel 2 Buchstabe b des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 2012 über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIG)**<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> SR 616.1

<sup>7</sup> SR420.1

In diesem Gesetz bedeuten: *wissenschaftsbasierte Innovation (Innovation)*: die Entwicklung neuer Produkte, Verfahren, Prozesse und Dienstleistungen für Wirtschaft und Gesellschaft durch Forschung, insbesondere anwendungsorientierte Forschung, und die Verwertung ihrer Resultate.

Der rechtliche Rahmen bildet die notwendige Grundlage für die Finanzierung von Innovationen. Das BAV kann diese Finanzierung auf flexible Weise einrichten und ihr die Form verleihen, die es für am besten geeignet hält.

## 2 Ziele des Programms

Das Programm soll zur langfristigen Konsolidierung der zentralen Rolle des ÖV im schweizerischen Mobilitätssystem beitragen, indem es seine Attraktivität und Wirtschaftlichkeit kontinuierlich verbessert. Es soll eine koordinierte und zielorientierte Unterstützung der Umsetzung von innovativen Lösungen im ÖV bieten.

Das Vierjahresprogramm legt insbesondere die Kriterien für die Gewährung von Subventionen sowie die prioritären Bereiche für die Jahre 2025–2028 fest.

### 2.1 Strategische Ziele

Gemäss der Strategie des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)<sup>8</sup> liegt die Zukunft der Mobilität in einem energie- und raumsparenden Verkehrsangebot, das zugleich den wirtschaftlichen und sozialen Erfordernissen des Landes entspricht. Dafür sollen die Verkehrsmittel entsprechend ihren Stärken im Personen- und im Güterverkehr wirkungsvoll miteinander kombiniert werden. Wie die Strategie des BAV von 2019<sup>9</sup> festhält, muss der ÖV als Verkehrsträger mit einem Umweltvorteil immer attraktiver für die Kundinnen und Kunden werden, langfristig finanziert, effizient für Bevölkerung, Wirtschaft und Staat sowie umweltfreundlich, sicher und verlässlich im Betrieb sein.

Die mit dem Programm unterstützten Innovationsprojekte sollen zur langfristigen Konsolidierung der Rolle des ÖV im schweizerischen Verkehrsnetz beitragen, indem die Attraktivität und die Rentabilität bzw. der Selbstfinanzierungsanteil verbessert werden.

### 2.2 Wirkungsziele

Die Ergebnisse der Innovationsprojekte sollen für die TU und/oder die Nutzerinnen und Nutzer des ÖV einen echten Mehrwert bringen. Sie sollen dazu beitragen, die Einnahmen des ÖV zu erhöhen und/oder die Kosten zu senken. Erwartete Auswirkungen sind insbesondere eine Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr (Modalsplit), eine höhere Rentabilität oder ein höherer Selbstfinanzierungsanteil des ÖV sowie ein kontrollierter Anstieg der Tarife.

Die Erkenntnisse aus den unterstützten Projekten können auch als Arbeitsgrundlage zur Weiterentwicklung der bestehenden Gesetze und Vorschriften dienen.

## 3 Schwerpunkte 2025–2028

Innovationsprojekte können in den folgenden prioritären Bereichen unterstützt werden (Reihenfolge nicht priorisiert):

### 3.1 Fahrzeugtechnik und fahrzeugbezogene Anlagen

Dieser Bereich umfasst z. B. die folgenden Themen: Digitalisierung, Automatisierung von Prozessen und Informationsflüssen, Fahrassistenz, Leichtbau, Energieladesysteme usw. Projekte betreffend Eisenbahninfrastrukturen werden nicht mit diesem Programm finanziert.

<sup>8</sup> <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/strategie-und-planung.html>; abgerufen am 02.10.2023

<sup>9</sup> [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/das-bav/eine\\_strategie\\_fuerdiezukunftsdesoeffentlichenverkehrs.pdf.download.pdf/eine\\_strategie\\_fuerdiezukunftsdesoeffentlichenverkehrs.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/das-bav/eine_strategie_fuerdiezukunftsdesoeffentlichenverkehrs.pdf.download.pdf/eine_strategie_fuerdiezukunftsdesoeffentlichenverkehrs.pdf); abgerufen am 02.10.2023

### **3.2 Betrieb und Instandhaltung**

Dieser Bereich umfasst z. B. folgende Themen: Digitalisierung, Optimierung der Transportkapazitäten, Zugpersonal, Reinigung/Hygiene, automatischer Betrieb, Fahrzeugwartung und -instandhaltung, Sicherheit der Beschäftigten und der Reisenden usw.

### **3.3 Angebotskonzept**

Dieser Bereich umfasst z. B. die folgenden Themen: Erschliessung, Fahrpläne, Verkehrsmittel, multimodale Mobilität (mmM), Verkehrsdrehscheiben, Mobility as a Service (MaaS) usw.

### **3.4 Tarifgestaltung und Ticketing**

Dieser Bereich umfasst z. B. folgende Themen: Ticketing, Verkauf, Tarife, Tarif- und Verkehrsverbünde usw.

### **3.5 Kundenerfahrung**

Dieser Bereich umfasst z. B. die folgenden Themen: Fahrgastinformation vor und nach der Reise sowie im Fahrzeug, Dienstleistungen an Bord, Komfort, Nutzung der Fahrtzeit, Transport von Gepäck, Velos, Skiern usw.

## **4 Koordination**

Das Programm wird in Zusammenarbeit mit den anderen Förderprogrammen des BAV durchgeführt. Wesentlich ist die Koordination mit dem Förderprogramm für Forschung auf dem Gebiet der Eisenbahninfrastrukturen für Projekte betreffend die multimodale Mobilität, Verkehrsdrehscheiben, Auswirkungen von Baustellen und automatisiertes Fahren.

## **5 Festlegung der Programmausrichtung**

Das UVEK ist gemäss Artikel 16 Absatz 5 FIFG für die Ressortforschung zuständig. Damit wird die Programmausrichtung durch die Genehmigung der Forschungs- und Innovationsprogramme des UVEK festgelegt. Die prioritären Bereiche werden in der Regel alle vier Jahre neu definiert. Im Auftrag des UVEK hat das BAV das vorliegende Förderprogramm unter Berücksichtigung des Forschungskonzepts «Nachhaltiger Verkehr 2025–2028» und in Koordination mit den Forschungsprogrammen «Energiestrategie im öffentlichen Verkehr 2050» (ESöV 2050) sowie «Forschung im Bereich der Bahninfrastruktur» erstellt. Die prioritären Bereiche basieren auf dem beim BAV erkannten Handlungsbedarf, der im Rahmen einer Konsultation abgestimmt wurde.

## **6 Organisation**

### **6.1 Beschreibung der verfügbaren Instrumente**

Die Inhalte der Innovationsprojekte entsprechen den Grundsätzen und den prioritären Bereichen der Innovation, wie sie vorhergehend formuliert wurden. Die Ergebnisse der vom BAV geförderten Projekte werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Unterstützungsgesuche für Innovationsprojekte können jederzeit eingereicht werden. Das BAV kann solche Projekte in Form einer Subvention mit Geldern aus dem Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV unterstützen, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind. Dabei wird betont, dass kein Anspruch auf Fördergelder besteht. Das BAV behält es sich vor, Gesuche abzulehnen.

Die geförderten Projekte müssen den TU einen Nutzen bringen. Nur Projekte, die neue Produkte, Verfahren, Prozesse und Dienstleistungen betreffen und nicht bereits im schweizerischen ÖV getestet wurden, werden unterstützt.



Formal werden mit dem Programm Projekte gefördert, die mindestens einer der folgenden Kategorien entsprechen:

- **Pilot und Demonstration:** Projekte an der Schnittstelle zwischen Labor und Markt. Konkret beinhaltet dies das Testen und Bewerten neuer Lösungen (technische Installationen, Prototypen) und Ansätze (auch sozioökonomische Aspekte und Geschäftsmodelle) in der realen Umgebung (Labor- oder Feldtests und Analysen). Die Kategorie umfasst auch Studien zum Proof of Concept (PoC<sup>10</sup>).
- **Feldtests und Analysen:** Projekte zum Testen und Bewerten von Technologien, zum Bewerten organisatorischer Massnahmen oder zum Erheben der für diese Aufgaben erforderlichen Daten.

Je nach Fall können auch Projekte auf dem Gebiet der **experimentellen Entwicklung** unterstützt werden, beispielsweise systematische Arbeiten, bei denen das durch Forschung und praktische Erfahrung gewonnene Wissen zur Einführung neuer Produkte oder Verfahren verwendet wird.

Projekte im Bereich Grundlagenforschung oder angewandte Forschung können grundsätzlich nicht unterstützt werden.

## 6.2 Organe und Rollen

Um eine effiziente Abwicklung und Koordination der Innovationsförderung im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs zu gewährleisten, ist das BAV wie folgt organisiert:

- **Programmauftraggeberin (PAG):** Die Direktion des BAV ist Auftraggeberin und verantwortlich für das Gesamtmandat. Sie legt die Grundsätze und Eckpfeiler der Umsetzung fest. Die PAG wird regelmässig über die laufenden Aktivitäten informiert und leitet die erforderlichen Steuerungs- und Korrekturmassnahmen ein. Auch wenn die PAG ihre Entscheidbefugnisse dem Programmausschuss übertragen hat, behält sie ihre entscheidende Rolle bei der Genehmigung von Verträgen mit den Programmbeteiligten und Leistungserbringern.
- **Programmausschuss (PA):** Der für dieses Programm zuständige PA ist der Forschungs- und Innovationsausschuss (FIA) des Bundesamtes für Verkehr. Der PA vertritt die Auftraggeberin bei der Programmleitung und bringt eine strategische Vision ein. Der PA koordiniert die verschiedenen Forschungsprogramme im BAV. Er beaufsichtigt das Programm und bereitet die Entscheidungen der Direktion vor.
- **Der Abteilungschef Finanzierung oder die Sektionschefin Marktzugang** entscheidet gestützt auf die Empfehlungen der Expertinnen und Experten und die Stellungnahmen der Mitglieder des FIA über die Annahme der eingereichten Gesuche. Gegebenenfalls legt er bzw. sie den Subventionsbetrag fest.
- Ein **Expertenpool** aus Fachpersonen der verschiedenen ÖV-Sparten evaluiert die Subventionsgesuche. Die Expertinnen und Experten werden je nach behandeltem Thema ausgewählt.
- Die **Sektion Marktzugang** gewährleistet die strategische und operative Programmleitung.
- Das **externe Stabsbüro** unterstützt die Sektion Marktzugang in administrativen und fachlichen Fragen.

## 6.3 Prozess der Subventionsgewährung

Die Gewährung von Bundesbeiträgen für Forschungs- und Innovationsprojekte wird im SuG geregelt.

## 6.4 Prozess der Evaluation der Gesuche

Die folgenden vier Eignungskriterien müssen kumulativ erfüllt sein: Innovation, langfristiges Kosten-Nutzen-Verhältnis, öffentliches Interesse und Risikosteuerung.

### Innovation

---

<sup>10</sup> Konzeptnachweis

- Stellt die vorgeschlagene Lösung wirklich eine Innovation dar?

#### **Langfristiges Kosten-Nutzen-Verhältnis**

- Ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Hinblick auf die Verwendung der vorgeschlagenen Lösung im ÖV plausibel und günstig?

#### **Öffentliches Interesse**

- Stellt die vorgeschlagene Lösung einen echten Mehrwert für die TU und/oder Nutzerinnen und Nutzer des ÖV dar?

#### **Risikosteuerung**

- Sind die Risiken des Projekts unter Kontrolle und sind die Erfolgchancen ausreichend, um die Projektziele innerhalb des festgelegten Zeitrahmens zu erreichen?

Die Expertengruppe evaluiert die Gesuche nach den vier Kriterien durch das Ausfüllen eines Multiple-Choice-Fragebogens. Die Antworten werden gewichtet und als Scores aggregiert. Der Programmleiter unterbreitet dem Abteilungschef Finanzen gestützt auf das Ergebnis der Evaluation der Expertinnen und Experten und die Stellungnahmen der Mitglieder des FIA eine Empfehlung.

Grundsätzlich dauern die vom Programm unterstützten Innovationsprojekte höchstens drei Jahre. Bei Projektende werden die Ergebnisse mit den ursprünglichen Zielen verglichen. Je nach den Rückmeldungen wird zudem die Kosten-Nutzen-Analyse aktualisiert.

Die Unterlagen und Anweisungen zur Eingabe von Fördergesuchen (Formulare und Leitfaden) finden sich auf der Internetseite zur Förderung der Innovation im Personenverkehr<sup>11</sup>.

### **6.5 Adressatenkreis des Förderprogramms**

Das Förderprogramm richtet sich an konzessionierte TU des Personenverkehrs. Die TU können Anträge in Partnerschaft mit Universitäten und Firmen des Privatsektors beim BAV einreichen.

Da es sich um Beiträge an Innovationsprojekte handelt, ist das SuG anwendbar (vgl. Kap. 1.3). Nach Artikel 7 Buchstaben c und d SuG muss der Subventionsempfänger Eigenleistungen erbringen, die ihm aufgrund seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zugemutet werden können, bzw. die übrigen Finanzierungsmöglichkeiten ausschöpfen. Die zuständige Behörde prüft zudem gemäss Artikel 25 Absatz 1 SuG die Aufgabenerfüllung im Rahmen des Projekts.

Im Leitfaden zum Programm werden v. a. Einzelheiten zu den Eigenleistungen und den Projektpartnern erklärt.

Die Bedingungen für die Subventionsgewährung werden in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen dem BAV und dem TU (Projektträgerin) festgelegt.

### **6.6 Monitoring, Qualitätskontrolle und Reporting**

Jedes Projekt wird von einer Referenzperson begleitet, die die Einhaltung der Fristen und die Qualität der Deliverables überwacht. Die Sektion Marktzugang gewährleistet die globale Projektverwaltung.

Die Ergebnisse der Forschungsprojekte werden in der Datenbank ARAMIS veröffentlicht, die alle vom Bund durchgeführten oder finanzierten Forschungs- und Innovationsprojekte umfasst.

---

<sup>11</sup> [www.bav.admin.ch/innovation-rpv](http://www.bav.admin.ch/innovation-rpv)

## 7 Finanzielle Ressourcen

### 7.1 Finanzielle Ressourcen

Mit einem jährlichen Budget von 5 Millionen Franken bildet das Förderprogramm das Hauptinstrument zur Finanzierung von Innovationsprojekten im öffentlichen Personenverkehr. Innovationsprojekte, die durch das Förderprogramm unterstützt werden, sollen vorzugsweise à fonds perdu finanziert werden.

Die Finanzmittel werden dem Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV entnommen. Vorbehaltlich der Budgetgenehmigung durch das Parlament und allfälliger Prüfungen der Aufgaben des Bundes generell gestaltet sich die Planung für den Zeitraum 2025–2028 wie folgt:

- 2025: 5 Millionen Franken
- 2026: 5 Millionen Franken
- 2027: 5 Millionen Franken
- 2028: 5 Millionen Franken

### 7.2 Subsidiarität / Mitfinanzierung

Gemäss dem SuG (Art. 7 Bst. c und d) muss der Subventionsempfänger Eigenleistungen erbringen, die ihm aufgrund seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zugemutet werden können, bzw. der Empfänger muss die ihm zumutbaren Selbsthilfemassnahmen ergreifen und die übrigen Finanzierungsmöglichkeiten ausschöpfen.

Um dem Subsidiaritätsprinzip gerecht zu werden und die übrigen möglichen Finanzierungsquellen auszuschöpfen, finanziert der Bund in der Regel nur einen Teil der Gesamtprojektkosten.

In Ausnahmefällen – insbesondere wenn die restlichen Projektkosten durch andere Quellen nicht oder nur teilweise finanziert werden können und das Projekt für den ÖV von grosser Bedeutung ist – kann das Förderprogramm bis zu 100 Prozent der Projektkosten decken.

Wer für dasselbe Vorhaben um Leistungen aufgrund verschiedener Erlasse nachsucht, muss dies den beteiligten Behörden mitteilen. Wird diese Pflicht nicht erfüllt, so können unrechtmässig bezogene Finanzhilfen oder Abgeltungen zurückgefordert werden.

### 7.3 Prioritäten

Falls die Summe der Gesuche die verfügbaren Mittel übersteigt, erhalten die Projekte mit den besten Bewertungen Vorrang.

## 8 Referenzen

Bundesrat, Ziele des Bundesrates für die laufende Legislatur

[Link zum Dokument](#) (abgerufen am 20.02.2024)

Bundesamt für Verkehr, Strategie 2019 des BAV, Bern, 2019

[Link zum Dokument](#) (abgerufen am 20.02.2024)

Bundesamt für Strassen und Bundesamt für Verkehr, Forschungskonzept Nachhaltiger Verkehr 2025–2028, Bern, 2024

[Ressortforschung des Bundes \(admin.ch\)](#) (Dokument 2025 bis 2028 noch nicht verfügbar)

Schweizerische Eidgenossenschaft, Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes 2021

[Link zum Dokument](#) (abgerufen am 02.10.2023)

Bundesamt für Verkehr, Erläuternder Bericht zum Verpflichtungskredit RPV 2022–2025, 2020

Referenz: BAV-313.00-13/26/7/2

[Link zum Dokument](#) (abgerufen am 27.11.2020)