



BAV-Richtlinie

Förderprogramm der Innovation im öffentlichen Personenverkehr

Aktenzeichen: BAV-313.00-13/26/30/6

Datum: 26. Februar 2025

Version: V 1.0

Auf Grundlage von Art. 57 Abs. 2 der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV – SR 745.16)

Herausgeber :

Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
Abteilung Finanzierung

Verteiler :

Veröffentlichung auf der BAV-Internetseite
<https://www.bav.admin.ch>

Verfügbare Sprachen :

Französisch (Original)
Deutsch
Italienisch

Inkrafttreten :

26. Februar 2025

Bundesamt für Verkehr

Christa Hostettler

Martin von Känel

Direktorin

Abteilungschef Finanzierung

Ausgaben / Änderungsnachweise

Version	Datum	Ersteller	Änderungshinweise	Statut
V1.0	26.02.2025	lec/mz	1. Ausgabe	in Kraft



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Informationen	3
1.1	Ziel und Geltungsbereich der Richtlinie	3
1.2	Programmziel	3
1.3	Rechtsgrundlagen	4
1.4	Projektarten	4
1.5	Andere Forschungs- und Innovationsprogramme	5
2	Rahmenbedingungen	5
2.1	Verfügbare Mittel	5
2.2	Subventionsberechtigte und Einreichung von Finanzierungsanträgen	5
2.3	Einwilligung und Bonität der Projektbeteiligten.....	6
2.4	Projektsandort	6
2.5	Projektdauer	6
2.6	Berechnung von Subventionen und Eigenleistungen.....	6
3	Projektauswahlverfahren	8
3.1	Projektidee.....	9
3.2	Finanzierungsantrag.....	9
3.3	Formelle Prüfung	9
3.4	Evaluation der Anträge	10
3.5	Förderentscheid.....	13
3.6	Subventionsvertrag.....	13
3.7	Veröffentlichung von Projektinformationen	13
4	Projektdurchführung	14
4.1	Projektstart	14
4.2	Verantwortliche/r für die Projektbegleitung.....	14
4.3	Pflichten der Subventionsempfängerin	14
4.4	Berichterstattung und Auszahlung der Subventionen	15
4.5	Kommunikation.....	15
5	Verschiedenes	16
5.1	Schutz des geistigen Eigentums	16
5.2	Ansprechpersonen	16
5.3	Vertraulichkeit.....	16
6	Abkürzungsverzeichnis	17
7	Anhang 1: Zusätzliche Erläuterungen zum Ausfüllen des Finanzierungsantrags	18
8	Anhang 2: Anrechenbare Kosten	22
9	Anhang 3: Weitere Programmunterlagen	23

1 Allgemeine Informationen

1.1 Ziel und Geltungsbereich der Richtlinie

Diese Richtlinie regelt die Voraussetzungen und den Prozess der Vergabe von A-Fonds-perdu-Beiträgen, die der Bund zur Förderung von Innovationen im öffentlichen Personenverkehr gewähren kann.

Seit 2020 fördert das Bundesamt für Verkehr (BAV) Innovationen im regionalen Personenverkehr (RPV) mit einem entsprechenden Programm. Dank den Änderungen im Rahmen der Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) und der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV), die am 1. Januar 2025 in Kraft getreten sind, können Beiträge für alle Verkehrssparten gemäss Artikel 28 des revidierten PBG, einschliesslich des RPV, geleistet werden. Das Programm wurde in diesem Sinne angepasst und im Dokument «Innovation im öffentlichen Personenverkehr – Förderprogramm 2025–2028» dargelegt.

Folglich findet die Richtlinie auf dieses Programm Anwendung. Sie richtet sich an Antragstellerinnen und weitere Interessierte und beschreibt das Verfahren zum Erhalt von Beiträgen für die Durchführung von Pilotprojekten, die dazu dienen, innovative Lösungen im öffentlichen Verkehr (öV) in der Schweiz zu testen.

Ausserdem legt sie die Rechte und Pflichten der Subventionsempfängerinnen vor, während und nach der Umsetzung der geförderten Projekte fest.

1.2 Programmziel

Der öV ist ein Grundpfeiler der Verkehrspolitik des Bundes, die darauf ausgerichtet ist, die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedürfnisse des Landes zu erfüllen. Das BAV will den öV zukunftsorientiert weiterentwickeln, damit er der steigenden Nachfrage nach Mobilität gerecht wird und gleichzeitig zu einer effizienten Nutzung der Ressourcen beiträgt. Für Transportunternehmen (TU) bedeutet dies, sich laufend an neue technologische und soziologische Trends anzupassen, um immer attraktivere Leistungen anbieten zu können.

Allerdings stehen die TU vor sehr grossen Herausforderungen. Sie werden von der öffentlichen Hand finanziert und müssen ihren Betrieb ständig optimieren, um ihre Produktivität zu steigern. Dadurch fehlt es den TU an Mitteln, um neben den operativen Tätigkeiten neue Lösungen zu entwickeln und zu erproben.

Es sollte jedoch möglich sein, Pilotprojekte durchzuführen, um das öV-System und seine Verknüpfung mit dem Individualverkehr attraktiver und durch technologische Entwicklungen wirtschaftlich effizienter zu gestalten. Neben zahlreichen anderen Innovationsbereichen sind in dieser Hinsicht insbesondere die gesamthafte Betrachtung der Mobilität (Transportkette) und das Potenzial der Digitalisierung zur erleichterten Nutzung von Verkehrsmitteln vielversprechende Ansätze.

Das BAV ist der Ansicht, dass die TU am besten dazu in der Lage sind, diese neuen Lösungen zu erarbeiten und zu implementieren. Das Förderprogramm für Innovationen im öffentlichen Verkehr soll daher die TU dabei unterstützen, sich auf die Zukunft vorzubereiten, indem es ihnen finanzielle Mittel für die Verwirklichung von Pilotprojekten zur Verfügung stellt.

Die Vorhaben müssen im öffentlichen Interesse liegen, das heisst, sie müssen zu einer Kostensenkung und/oder einer Verbesserung der Qualität des Regionalverkehrs für die Nutzerinnen und Nutzer führen (Steigerung der Produktivität und /oder Attraktivität). Innovationen sind vorzugsweise in den Förderschwerpunkten des Programms 2025–2028 einzusetzen: Fahrzeugtechnik und fahrzeugbezogene Anlagen, Betrieb und Instandhaltung, Angebotskonzept, Tarifgestaltung und Ticketing sowie Kundenerfahrung. Das Programm 2025-2028 ist auf der

Internetseite des Programms¹ unter dem Reiter „Dokumentation“ verfügbar.

1.3 Rechtsgrundlagen

Bundesverfassung vom 18. April 1999

- *Artikel 64 Absatz 1*

Bundesgesetz vom 14. Dezember 2012² über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIG)

- *Artikel 2 Buchstabe b*
- *Artikel 6*
- *Artikel 41*

Subventionsgesetz (SuG) vom 5. Oktober 1990³

- *Artikel 6 Buchstabe a*
- *Artikel 7 Buchstaben b, c und d*
- *Artikel 16 Absätze 1 und 2*

Bundesgesetz vom 20. März 2009⁴ über die Personenbeförderung (PBG)

- *Artikel 28*
- *Artikel 31 Absatz 2*

Verordnung vom 16. Oktober 2024⁵ über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV)

- *Artikel 3*
- *Artikel 57*

Darüber hinaus können je nach Fall auch die folgenden Rechtsgrundlagen anwendbar sein:

Bundesgesetz vom 21. Juni 2019⁶ über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB)

Verordnung vom 12. Februar 2020⁷ über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB)

Der rechtliche Rahmen bildet die Grundlage für die Finanzierung von Innovationen.

Die Genehmigung der Budgets durch das Parlament bleibt vorbehalten.

1.4 Projektarten

Mit diesem Programm fördert das BAV Pilot- und Demonstrationsprojekte an der Schnittstelle zwischen Labor und Markt. Konkret bedeutet dies, neue Lösungen (technische Innovationen, Prototypen) und Ansätze (auch sozio-ökonomische Aspekte und Geschäftsmodelle) im realen Umfeld zu testen und zu evaluieren (Labor- oder Feldversuche und Analysen).

Die Projekte müssen einen innovativen Charakter aufweisen. Der Begriff «Innovation» wird in Artikel 2 Absatz b FIG definiert. Für das Programm wurde eine breiter gefasste Definition gewählt, um den Besonderheiten des RPV Rechnung zu tragen: Eine Innovation ist eine neue oder deutlich verbesserte Lösung, die den Nutzerinnen und Nutzern einen echten Mehrwert bietet und die noch nicht verfügbar

¹ www.bav.admin.ch/innovation-opv

² SR 420.1

³ SR 616.1

⁴ SR 745.1

⁵ SR 745.16

⁶ SR 172.056.1

⁷ SR 172.056.11

ist oder im schweizerischen öV noch nicht getestet wurde. Im vorliegenden Fall kann es sich bei den Nutzerinnen um TU oder um die Nutzerinnen und Nutzer des öV handeln.

Machbarkeitsstudien oder «Proof of Concept»-Projekte können nur dann gefördert werden, wenn die Antragstellerin anschliessend die Entwicklung eines Prototyps oder eines Prüfstands plant. In einem solchen Fall muss sich die Kosten-Nutzen-Analyse (siehe Anhang I) auf die Lösung beziehen, die unter der Annahme ihrer Umsetzung getestet wird.

Auch für das Erproben von bereits im Ausland eingesetzten Lösungen in einem Schweizer Kontext kann ein Finanzierungsantrag eingereicht werden.

Grundsätzlich sind Projekte zur Standardisierung von Produkten nicht oder kaum innovativ und daher vom Förderprogramm ausgeschlossen.

Pilotprojekte, die in der Vergangenheit nicht oder nur teilweise erfolgreich waren, können nach einer Wartefrist von fünf Jahren erneut eingegeben werden, wenn die Technik in der Zwischenzeit wesentliche Fortschritte verzeichnet hat und wenn das neue Projekt gute Erfolgsaussichten hat.

1.5 Andere Forschungs- und Innovationsprogramme

Innovative Projekte im Bereich des öV können vom BAV auch durch die folgenden Förderprogramme unterstützt werden:

- Umsetzung der Energiestrategie im öffentlichen Verkehr (EsöV 2050)
- Infrastrukturforschung
- Technische Innovationen im Schienengüterverkehr
- Bekämpfung von Bahnlärm

Diese Programme sind auf der Internetseite des BAV⁸ verfügbar.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Verfügbare Mittel

Zur Umsetzung seiner Forschungs- und Innovationsprogramme verfügt das BAV über Ressourcen, die hauptsächlich in Form von Fördermitteln vergeben werden. In diesem Fall ist das BAV nicht Auftraggeberin der von den Antragstellerinnen eingereichten Projekte. Seine Rolle beschränkt sich in erster Linie auf die Finanzierung der Projekte und auf die Überwachung, wie die Fördermittel eingesetzt werden.

Je nach Bedarf kann das BAV Pilotprojekte auch über eine Ausschreibung auf der Grundlage der Gesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen in Auftrag geben.

Die Mittel für das Innovationsförderprogramm werden dem Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV entnommen.

2.2 Subventionsberechtigte und Einreichung von Finanzierungsanträgen

Antragstellerinnen und direkte Empfängerinnen der Fördermittel sind notwendigerweise TU, bei denen ein Leistungsangebot nach Artikel 28 PBG bestellt werden kann. Betrifft die Projektidee eigenwirtschaftlich betriebene Verkehrssparten wie den Fernverkehr oder den rein touristischen Verkehr, so kann das Programm das Vorhaben nur dann unterstützen, wenn dies mindestens einer von der öffentlichen Hand bestellten Verkehrssparte ebenfalls zugutekäme.

⁸ <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/allgemeine-themen/forschung-innovation/foerderprogramme.html>

Finanzierungsanträge können prinzipiell jederzeit über das auf der Programmseite verfügbare Antragsformular eingereicht werden. Zusätzliche Erläuterungen zum Ausfüllen des Finanzierungsantrags finden sich in Anhang 1.

Alle Verkehrsmittel sind betroffen (Schiene, Strasse, Seilbahn und Schifffahrt). Die TU können ihr Projekt in Partnerschaft mit privaten oder öffentlichen Unternehmen, Hochschulen, Forschungsinstituten, Nichtregierungsorganisationen, Wirtschaftsorganisationen, Berufsverbänden oder Arbeitsgemeinschaften durchführen, die sich aus mehreren der obengenannten Organisationen bzw. Institutionen zusammensetzen und die sich an der Durchführung und/oder der Finanzierung des Projekts beteiligen.

Akteurinnen und Akteure des privaten Sektors oder Hochschulen, die ein Innovationsprojekt im RPV vorschlagen wollen, sind daher nicht direkt durch das Programm förderfähig. Sie müssen zunächst ein TU finden, das ihre innovative Idee unterstützt, sich bereit erklärt, gemeinsam mit Ihnen ein Projekt durchzuführen und den Finanzierungsantrag zu stellen.

2.3 Einwilligung und Bonität der Projektbeteiligten

Der Nachweis der Finanzierung von Projektkosten, die nicht durch den Bund gedeckt sind (Eigenleistungen, andere Quellen), muss spätestens bei Vertragsabschluss vorgelegt werden.

2.4 Projektsandort

Projekte werden grundsätzlich in der Schweiz durchgeführt. Projekte, die von einem Schweizer TU des öffentlichen Verkehrs getragen werden, können im Ausland realisiert werden, wenn die Projektpartnerin oder der Projektpartner eine ausländische Institution oder Firma ist. Die Antragstellerin muss prüfen, ob die Bedingungen, unter denen das Projekt verwirklicht wird, den Schweizer Verhältnissen entsprechen und ob die getestete Lösung auch in der Schweiz anwendbar ist. Projekte, die im Ausland durchgeführt werden, können in Ausnahmefällen unterstützt werden, wenn sie in der Schweiz einen Mehrwert schaffen.

2.5 Projektdauer

Wenn nicht anders angegeben, ist die Laufzeit der Projekte auf 3 Jahre begrenzt. Die Dauer muss im Antrag erwähnt und vertraglich festgelegt werden. Das Projekt beginnt frühestens mit dem Datum der Vertragsunterzeichnung und endet, wenn:

- alle geplanten Arbeiten abgeschlossen sind, die Projektleistungen erbracht und abgenommen wurden;
- der Abschlussbericht und die Schlussabrechnung übermittelt und genehmigt wurden.

2.6 Berechnung von Subventionen und Eigenleistungen

Die Höhe der von der Antragstellerin beantragten Finanzhilfen wird auf der Grundlage mehrerer Kriterien geprüft:

Das Potenzial des Projekts

Das Potenzial eines Projekts wird durch die Punktzahlen dargestellt, die es bei der Bewertung durch die Experten erhalten hat (siehe Kapitel 3.4). Insbesondere das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)⁹ ist ein entscheidender Faktor bei der Berechnung des Förderbetrags: Ein Projekt mit einem NKV grösser als 1 hat eine höhere Wahrscheinlichkeit, den beantragten Fördersatz zu erhalten.

Die finanzielle Leistungsfähigkeit der Antragstellerin und der Projektbeteiligten

⁹ Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist das Verhältnis vom diskontierten Nutzen zu den diskontierten Kosten des Projektes.

Gemäss Artikel 7 Buchstaben c und d des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990 (SuG; SR 616.1) ist die Antragstellerin verpflichtet, angemessene Eigenleistungen zu erbringen, die ihr zumutbaren Selbsthilfemassnahmen zu ergreifen und die übrigen Finanzierungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Dies betrifft in erster Linie die TU und private Partnerinnen und Partner.

Die TU müssen insbesondere Personal und Infrastruktur zur Verfügung stellen, deren Kosten bereits anderweitig gedeckt sind (z. B. durch die Vergütungen der TRV). Darüber hinaus müssen sie ihre verfügbaren Reserven nutzen.

Private Partnerinnen und Partner, die ein langfristiges kommerzielles Interesse an der Umsetzung des Pilotprojekts haben, müssen Eigenleistungen in der Höhe von 50 Prozent ihrer anrechenbaren Kosten im Projekt erbringen. In allen anderen Fällen, in denen Unternehmen aus dem Privatsektor involviert sind, hat sich das TU an das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen zu halten. Dann wird seitens der Anbieterinnen oder Anbieter keine Eigenleistung verlangt.

Von öffentlichen Partnern wie Hochschulen, Forschungs- und Entwicklungszentren usw. werden ausser der Bereitstellung ihrer Infrastruktur für das Projekt (z. B. Labor) keine weiteren Eigenleistungen erwartet.

Projektpartnerin	Eigenleistungen
Transportunternehmen	Bereitstellung von Infrastruktur und Personal, deren Kosten bereits anderweitig gedeckt sind (z.B. durch die RPV-Abgeltungen)
Hochschulen, F&E-Zentren	Bereitstellung von Infrastruktur, deren Kosten bereits anderweitig gedeckt
Privatunternehmen ohne langfristiges kommerzielles Interesse	Keine
Private Partnerin mit einem langfristigen kommerziellen Interesse	50% ihrer anrechenbaren Kosten im Projekt
Anbieterinnen in einer Ausschreibung	Keine

Andere mögliche Finanzierungsquellen

Die Antragstellerin muss nachweisen, dass insbesondere bei Projekten, die nicht vollständig den RPV betreffen, nach weiteren Finanzierungsmöglichkeiten gesucht wurde.

Wenn das Projekt aus einem anderen Programm des Bundes gefördert wird, muss dies angegeben werden.

Finanzierungsanteil des Programms

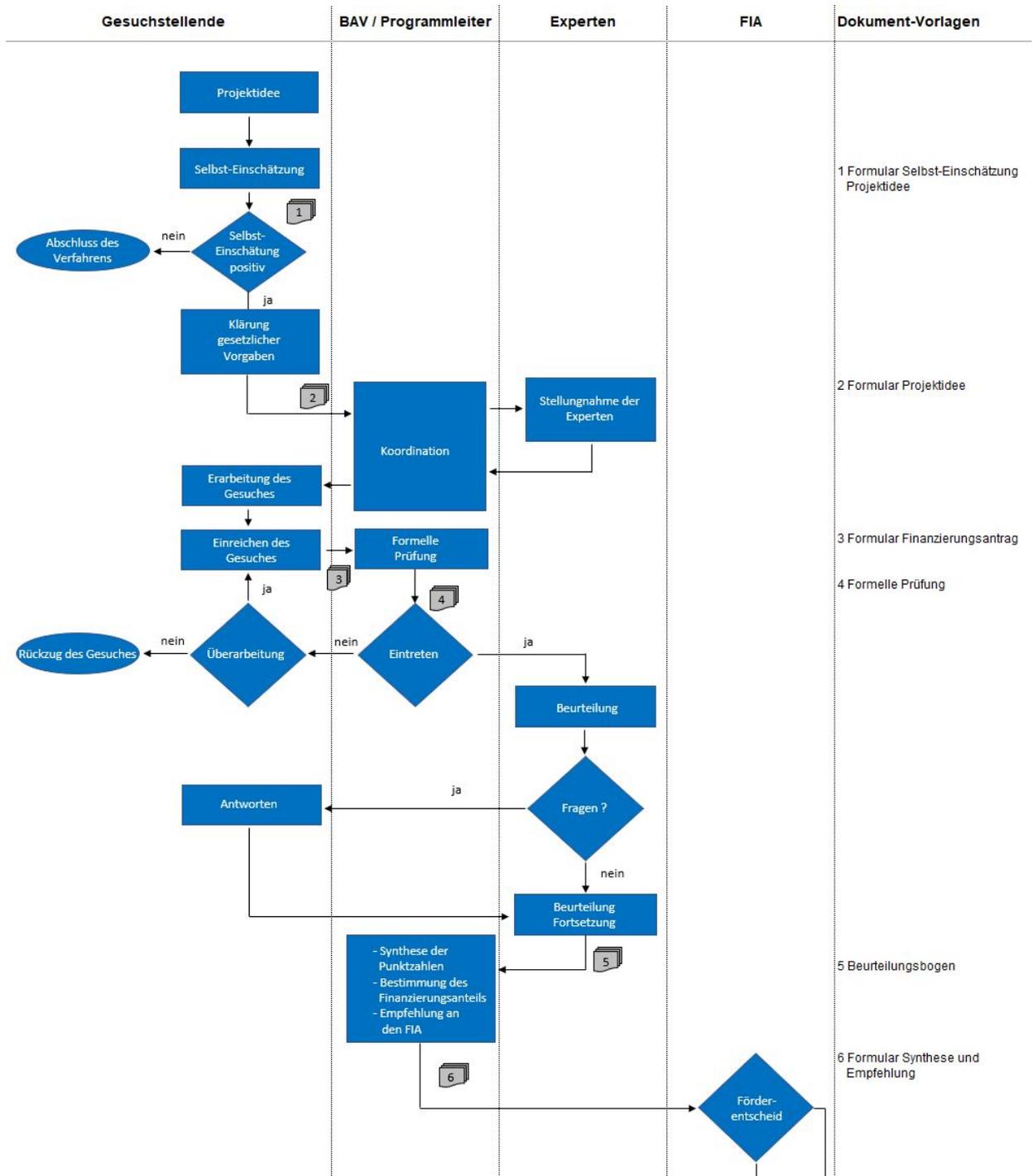
In der Regel übernimmt das Programm die verbleibenden Projektkosten nach Abzug von Eigenleistungen und Finanzhilfen Dritter (Kantone, Gemeinden, andere Bundesprogramme usw.) bis zu der im Subventionsvertrag festgelegten Obergrenze.

Eine rückwirkende Unterstützung ist ausgeschlossen: Vorarbeiten zum Projekt sind nicht anrechenbar. Massgeblich für die Erfassung der anrechenbaren Projektkosten ist das im Subventionsvertrag vereinbarte Startdatum des Projekts (siehe Anhang 2).

Die Subvention aus dem Programm wird als A-Fonds-perdu-Beitrag an das antragstellende TU ausbezahlt, das für die Aufteilung auf seine Projektpartnerinnen und -partner gemäss den zwischen ihnen vereinbarten und im Finanzierungsantrag angegebenen Beträgen verantwortlich ist.

3 Projektauswahlverfahren

Der Prozess von der Einreichung eines Finanzierungsantrags bis zur Unterzeichnung eines Vertrags ist in Abbildung 2 dargestellt. Standarddokumente sind ebenfalls aufgeführt:



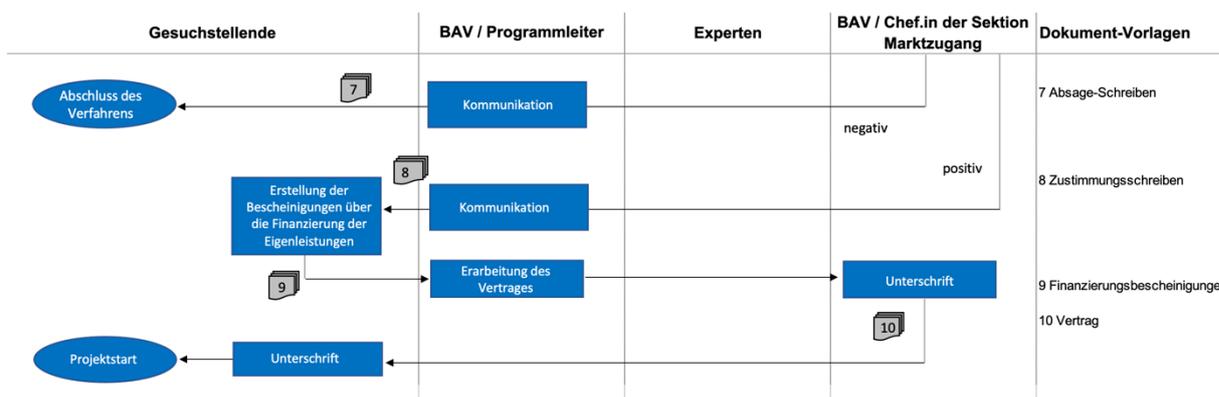


Abbildung 2 Prozess zur Beurteilung von Anträgen

3.1 Projektidee

Die Antragstellerin muss die Projektidee zuerst mithilfe des auf der Programmseite verfügbaren Fragebogens zur Selbsteinschätzung¹⁰ daraufhin prüfen, ob die Rahmenbedingungen des Programms erfüllt sind. Dank diesem Verfahren kann vermieden werden, dass Anträge gestellt werden, die aus formalen oder inhaltlichen Gründen keine Aussicht auf Erfolg haben.

Bei positivem Testergebnis muss die Antragstellerin das ebenfalls auf der Programmseite bereitgestellte Formular «Projektidee»¹¹ ausfüllen und es an die Programmleitung weiterleiten. Mitzuschicken ist das Ergebnis des Fragebogens zur Selbsteinschätzung.

Dieser erste Kontakt dient auch dazu, zu prüfen, ob die Rahmenbedingungen des Programms effektiv erfüllt sind.

3.2 Finanzierungsantrag

Die Anträge müssen über das offizielle BAV-Formular im Word-Format und mit dem Excel-Anhang, beide verfügbar auf der Programmseite¹², eingereicht werden. Anträge in anderen Formaten oder unvollständige Anträge werden vom BAV nicht berücksichtigt. Grundsätzlich müssen vollständige Anträge mindestens drei Monate vor Projektbeginn beim BAV eingereicht werden.

Das Antragsformular ist in Deutsch und Französisch verfügbar. Das BAV bestätigt den Eingang des vollständigen Antrags.

Mit ihrer Unterschrift auf dem Finanzierungsantrag bestätigen die Antragstellerinnen und ihre Partnerinnen oder Partner ihre Bereitschaft, das Projekt durchzuführen. Sie erklären sich auch mit der Veröffentlichung und Verbreitung der Projektergebnisse gemäss dem Bundesgesetz vom 17. Dezember 2004¹³ über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (BGÖ) einverstanden. Die Abschlussberichte und die wichtigsten Informationen zum Projekt werden auf der Website des Programms, auf ARAMIS und/oder anderen Datenbanken des Bundes veröffentlicht.

3.3 Formelle Prüfung

Bei der formalen Prüfung des Antrags werden drei Kriterien analysiert:

- Eignung der Antragstellerin;

¹⁰ www.bav.admin.ch/innovation-opv

¹¹ dito

¹² dito

¹³ SR 152.3

- Projektumfang;
- Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen.

Es wird kontrolliert, ob die folgenden Kriterien erfüllt sind:

Formelle Kriterien	Bedingungen
Eignung der Antragstellerin	Die Antragstellerin ist ein TU, bei dem ein Leistungsangebot nach Artikel 28 PBG bestellt werden kann.
Projektumfang	Das Projekt ist für mindestens eine von der öffentlichen Hand bestellte Verkehrssparte von Interesse.
	Es handelt sich um ein Pilot- und/oder Demonstrationsprojekt.
	Mindestens drei Schweizer TU unterstützen das Projekt.
Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen	Die Projektleiterin oder der Projektleiter ist identifiziert.
	Die Organisation wird vorgestellt mit Rollen, Verantwortlichkeiten und Verfügbarkeiten.
	Die Projektkosten sind detailliert aufgeführt; die Kosten-Nutzen-Analyse ist vollständig und verständlich.
	Die Finanzierung ist transparent, einschliesslich anderer Finanzierungsquellen.
	Die Ziele sind spezifisch und messbar.
	Ein Zeitplan mit Meilensteinen liegt vor.
	Die Ergebnisse (Resultate, zu erbringende Leistungen) sind eindeutig beschrieben und messbar.
Die Hauptrisiken werden identifiziert und Präventivmassnahmen werden vorgestellt.	

Wenn alle Bedingungen erfüllt sind, wird der Finanzierungsantrag zur Bewertung an die Expertinnen und Experten weitergeleitet. Wenn nicht, wird der Antrag an die Antragstellerin zurückgeschickt.

3.4 Evaluation der Anträge

Sind die formalen Kriterien nicht erfüllt, auch nach einer Fristverlängerung zur Vervollständigung der Unterlagen, wird das BAV den Antrag nicht berücksichtigen. Anträge, die die formalen Kriterien erfüllen, werden dann einer materiellen Prüfung unterzogen. Diese Prüfung erfolgt auf der Grundlage der unten aufgeführten Kriterien. Im Falle einer Ausschreibung im Sinne von Kapitel 2.1 können zusätzliche Kriterien (z. B. Preis) eingeführt werden. Dazu wird eine Rangliste erstellt.

Expertinnen und Experten

Die Anträge werden von BAV-internen Fachleuten aus den einschlägigen Sektionen und von externen Sachverständigen, die aufgrund ihrer Fachkompetenz und Erfahrung ausgewählt werden, bewertet. Zu diesem Zweck unterhält das Programm eine Liste von Expertinnen und Experten in den verschiedenen Bereichen, in denen Innovationsprojekte entwickelt werden können (Expertenpool). Für die Bewertung eines bestimmten Projekts wird der Finanzierungsantrag an mehrere Sachverständige aus diesem Pool geschickt, je nach den für die Bewertung erforderlichen Fähigkeiten und Erfahrungen und ihrer Unabhängigkeit von der Antragstellerin und vom Projekt. Die Sachverständigen können frei wählen, ob sie die technischen Kriterien oder die wirtschaftlichen Kriterien oder beides bewerten. Mit ihrer Unterschrift auf dem Bewertungsformular bestätigen die Sachverständigen ihre Unabhängigkeit und die Abwesenheit von Interessenskonflikten bei der Bewertung des Projekts. Auf der Grundlage ihrer Bewertung erarbeitet die Programmleitung einen Vorschlag zur Finanzierung des Projekts.

Eignungskriterien

Für das Innovationsförderprogramm wurden vier Eignungskriterien definiert, die kumulativ erfüllt werden müssen:

- Innovation: Stellt die vorgeschlagene Lösung wirklich eine Innovation im Bereich des öV in der Schweiz dar?
- Langfristiges Nutzen-Kosten-Verhältnis: Ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis im Hinblick auf die Verwendung der Lösung plausibel und günstig?
- Öffentliches Interesse: Stellt die vorgeschlagene Lösung einen echten Mehrwert für die TU und/oder Nutzerinnen und Nutzer des öV dar?
- Risikobewältigung: Sind die Risiken des Projekts unter Kontrolle und sind die Erfolgchancen ausreichend hoch, um die Projektziele innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens zu erreichen?

Die Kriterien Innovation und Risikomanagement sind eher technischer Natur, während die Kriterien Nutzen-Kosten-Verhältnis und Öffentliches Interesse eher wirtschaftlicher Natur sind.

Unterkriterien

Im Folgenden sind die Unterkriterien aufgeführt, wobei in Klammern ihre Gewichtung bei der Berechnung der Punktzahl angegeben ist.

Technisch

Kriterium Innovation

- Es ist eine neue oder deutlich verbesserte Lösung (30 %).
- Die vorgeschlagene Lösung schafft aus Nutzerinnen- und Nutzersicht einen echten Mehrwert (10 %).
- Die vorgeschlagene Lösung ist nicht bereits verfügbar oder wurde im Bereich des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz noch nicht getestet (40 %).
- Die vorgeschlagene Lösung liefert eine Antwort für ein Problem, das bisher nicht gelöst werden konnte (20 %).

Kriterium Risikobewältigung

- Die für das Projekt erforderlichen spezifischen Kompetenzen sind nachgewiesen (12,5 %).
- Die Rollen und Verantwortlichkeiten zwischen den Partnerinnen und Partnern des Projekts sind klar definiert (12,5 %).
- Die personellen Ressourcen sind ausreichend (12,5 %).
- Die verfügbaren materiellen Ressourcen sind ausreichend (12,5 %).
- Die budgetierten Kosten erscheinen realistisch (12,5 %).
- Die rechtlichen Aspekte, insbesondere in Bezug auf die Nutzung patentierter Technologien durch Dritte, wurden geklärt (12,5 %).
- Der Projektzeitplan ist realistisch (12,5 %).
- Die Hauptrisiken des Projekts sind identifiziert und die Präventionsmassnahmen sind angepasst (12,5 %).

Wirtschaftlich

Kriterium Langfristiges Nutzen-Kosten-Verhältnis

- Die Kosten-Nutzen-Analyse ist plausibel (50 %).
- Das Verhältnis von Nutzen und Kosten ist günstig genug, um die Durchführung des Projekts zu rechtfertigen (50 %).

Kriterium Öffentliches Interesse

- Das Projekt steht in direktem Zusammenhang mit einem der prioritären Förderbereiche des Förderprogramm für Innovation im öffentlichen Verkehr 2025–2028 (30 %).
- Die getestete Lösung bringt den Nutzerinnen und Nutzern des bestellten öffentlichen Verkehrs und/oder den TU einen signifikanten Mehrwert (30 %).
- Wenn das Pilotprojekt erfolgreich ist, könnte die Lösung auf andere öffentliche TU übertragen werden (30 %).
- Andere öffentliche Organisationen zeigen Interesse am Projekt (10 %).

Bewertungsskala

Für die Bewertung steht den Sachverständigen ein Bewertungsfragebogen zur Verfügung. Sie bewerten jedes Unterkriterium mit einer Note gemäss folgender Notenskala:

«vollständig einverstanden»	4 Pkt.
«einverstanden»	3 Pkt.
«unentschieden»	2 Pkt.
«nicht einverstanden»	1 Pkt.
«gar nicht einverstanden»	0 Pkt.

Das Ergebnis für jedes Kriterium wird anschliessend in Prozent umgerechnet unter Berücksichtigung der Bewertung, die die jeweiligen Unterkriterien erhalten haben, und einer Gewichtung.

Um ausgewählt zu werden, muss das Projekt in jedem der 4 Kriterien eine Punktzahl von 50 % oder mehr erreicht haben. Die Bewertungen der Expertinnen und Experten werden konsolidiert, indem der Medianwert der für jedes Kriterium erzielten Punktzahlen berechnet wird.

Die Zusammenfassung der Expertenbewertung setzt sich daher aus vier Prozentwerten zusammen, die der Punktzahl des bewerteten Projekts in den vier Kriterien entsprechen und durch eine Grafik wie folgt veranschaulicht werden:

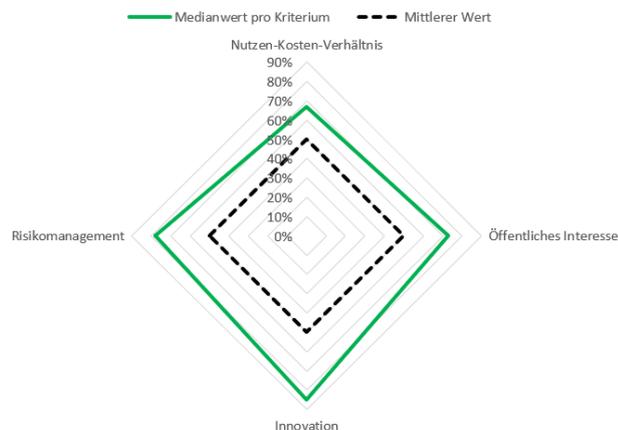


Abbildung 3: Diagramm mit den Punktzahlen des Projekts in den vier Bewertungskriterien

Förderempfehlung

Die Programmleiterin oder der Programmleiter (PL) erstellt auf der Grundlage der Bewertung der Sachverständigen eine Empfehlungsnotiz. Diese Notiz enthält die Bewertungen der Expertinnen und Experten für jedes Kriterium, ihre zusammenfassenden Kommentare und ihre Empfehlung für die finanzielle Unterstützung des Projekts durch das Programm. Das Dokument enthält auch Kommentare zu den unzureichenden Bewertungen und zu eventuellen Einwänden. Es wird mit einer Empfehlung der oder des PL über die grundsätzliche finanzielle Unterstützung durch das Programm und ggf. über die Höhe der Unterstützung abgeschlossen.

Bei der Bestimmung der Höhe der Finanzierung durch das BAV werden verschiedene Faktoren berücksichtigt. Diese sind in Kapitel 2.6 beschrieben.

3.5 Förderentscheid

Der Entscheid über die Finanzierung wird von der Abteilung Finanzierung getroffen und der Antragstellerin schriftlich mitgeteilt. Wird der Antrag bewilligt, werden die Bedingungen der Zusammenarbeit in einem Vertrag zwischen dem BAV und der Antragstellerin festgelegt (vgl. Art. 16 Abs. 2 und Art. 19 SuG).

Grundsätzlich ist das Finanzierungsangebot des Entscheids 3 Monate gültig. Diese Frist soll es u. a. ermöglichen, den Vertrag fertigzustellen und die Finanzierungszusagen für den Teil der Kosten, der nicht vom Bund abgedeckt wird, zu erlangen.

Es besteht kein subjektives Recht auf finanzielle Unterstützung.

3.6 Subventionsvertrag

Das BAV schliesst mit der Antragstellerin einen Subventionsvertrag ab (Art. 16 SuG). Die Antragstellerin muss im Voraus die erforderlichen Finanzierungsnachweise für den nicht durch das Programm abgedeckten Teil der Kosten vorlegen.

Die Antragstellerin muss mit ihren Partnerinnen oder Partnern Verträge abschliessen, die die Bedingungen des Subventionsvertrags enthalten.

In der Phase der Vertragsvorbereitung werden die folgenden Punkte geklärt:

- mögliche Aktualisierung der vom Programm berücksichtigten Arbeitspakete
- mögliche Aktualisierung des Projektzeitplans
- mögliche Aktualisierung des Zahlungsplans
- Benennung der Hauptansprechperson und der oder des Projektverantwortlichen beim antragstellenden RPV-Transportunternehmen
- Benennung der Hauptansprechperson und der für die Projektbegleitung zuständigen Person beim BAV

Der Finanzierungsantrag bildet einen integralen Bestandteil des Vertrags.

3.7 Veröffentlichung von Projektinformationen

Nach Vertragsabschluss veröffentlicht das BAV die folgenden Informationen auf der Webseite des Programms und/oder auf ARAMIS und anderen Datenbanken des Bundes: Name und Institution der Beitragsempfängerin, Titel des Projekts, Kurzbeschreibung, Dauer, Höhe des gewährten Beitrags. Der Abschlussbericht wird ebenfalls am Ende des Projekts veröffentlicht. Je nach Programm können auch Zwischenberichte veröffentlicht werden.

4 Projektdurchführung

4.1 Projektstart

Das Projekt darf frühestens nach Abschluss des Subventionsvertrages beginnen. In begründeten Fällen kann das BAV eine Ausnahme gewähren. In der Regel darf das Projekt nicht später als sechs Monate nach Vertragsabschluss beginnen.

4.2 Verantwortliche/r für die Projektbegleitung

Bei einem positiven Finanzierungsentscheid ernennt das BAV eine Projektbegleitperson. Die Aufgabe der Projektbegleiterin oder des Projektbegleiters besteht darin, den Projektfortschritt zu überwachen und die Einhaltung der Vertragsbedingungen sicherzustellen, einschliesslich der Überprüfung der Lieferung und Qualität von Berichten und anderen Nachweisen, wie der zu erbringenden Projektleistungen. Die Projektbegleitperson erteilt der Projektleitung auch die Bewilligung zur Freigabe der Zwischenzahlungen. Die Projektbegleitperson berichtet an die Projektleitung. Insbesondere informiert sie die Projektleitung unverzüglich bei Problemen, Nichteinhaltung des Vertrags oder unvorhergesehenen Entwicklungen.

Um seine Unabhängigkeit und Unparteilichkeit zu wahren, nimmt das BAV nicht direkt an den Pilotprojekten teil und interveniert nur im Rahmen seiner regulatorischen Tätigkeiten (z. B. Sicherheit, Bewilligungen, Konzessionen). Die Subventionsempfängerin klärt die regulatorischen Anforderungen im Zusammenhang mit dem Projekt direkt mit den entsprechenden Sektionen des BAV und informiert die Projektbegleitperson darüber.

4.3 Pflichten der Subventionsempfängerin

Die Pflichten der Subventionsempfängerin sind im Subventionsvertrag festgehalten. Die wichtigsten Pflichten werden nachfolgend aufgeführt:

Das geförderte TU ist für die Leitung des Projekts verantwortlich. Es übernimmt die administrative Verantwortung des Projekts und die Koordination mit dem BAV. Die technische Leitung des Projekts kann gegebenenfalls an eine Projektpartnerin oder an einen Projektpartner delegiert werden.

Die Subventionsempfängerin verpflichtet sich, das Projekt gemäss Beschreibung im Antrag durchzuführen.

Mit der Unterzeichnung des Subventionsvertrags bestätigt die Empfängerin, dass die Finanzierung des Projekts, einschliesslich der Eigenleistungen, vollständig gesichert ist.

Die Subventionsempfängerin legt innerhalb der vertraglich vereinbarten Fristen unaufgefordert die Zwischenberichte und den Abschlussbericht des Projekts vor und trägt die volle Verantwortung für deren Inhalt.

Sie ist für die finanzielle Steuerung des Projekts ab der Erstellung des Budgets im Finanzierungsantrag bis zur Schlussabrechnung verantwortlich. Es liegt des Weiteren in der Verantwortung des TU, die Bonität seiner Partnerinnen oder Partner sicherzustellen.

Die Subventionsempfängerin sorgt für eine strikte Überwachung der Projektkosten, indem sie eine Kosten- und Leistungsrechnung führt, die sie auf Verlangen des BAV jederzeit mit allen Belegen vorlegen muss.

Die Subventionsempfängerin stellt sicher, dass die beteiligten Parteien (Projektpartner/-innen) die Finanzierungsvereinbarung für das Projekt zur Kenntnis genommen haben. Auf dieser Grundlage muss die Subventionsempfängerin auch einen Vertrag mit ihren Projektpartnerinnen und -partnern abschliessen.

Die Subventionsempfängerin bildet eine Begleitgruppe aus anderen TU, die an der getesteten Lösung interessiert sind, mit dem Ziel, Informationen auszutauschen und den Projektfortschritt zu überwachen.

Die TU sowie die Projektpartnerinnen und -partner, die sich unwirtschaftlich verhalten, werden dauerhaft vom Förderprogramm ausgeschlossen.

4.4 Berichterstattung und Auszahlung der Subventionen

Das BAV muss mindestens einmal jährlich schriftlich über den Projektfortschritt und die Zwischenergebnisse sowie über die Ausgaben im Verhältnis zum Projektbudget informiert werden. Dazu wird den Projektträgerinnen und Projektträgern eine Vorlage für einen Zwischenbericht bereitgestellt. Bei Bedarf können diese Berichte auf ARAMIS veröffentlicht werden. Besondere Bestimmungen sind in den Subventionsverträgen festgelegt.

Am Ende des Projekts muss dem BAV ein umfassender Abschlussbericht zur Genehmigung vorgelegt werden. Der Aufbau des Berichts orientiert sich an dem Muster, das der Projektträgerin oder dem Projektträger vom BAV zur Verfügung gestellt wird. Der Abschlussbericht enthält eine detaillierte Beschreibung der Ergebnisse und Erkenntnisse des Projekts und ist für die Veröffentlichung auf ARAMIS¹⁴ und in anderen Datenbanken vorgesehen.

In begründeten Fällen kann die Veröffentlichung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, der mit dem BAV abzustimmen ist.

Am Ende des Projekts muss die Projektträgerin oder der Projektträger in der Lage sein, alle Belege für die dem BAV in Rechnung gestellten Kosten vorzulegen, auch für Projekte, die nicht wie geplant abgeschlossen werden konnten (im Falle einer Unterbrechung oder eines Abbruchs).

Die Auszahlung der Subventionstranchen ist abhängig von der Erreichung der vertraglich vereinbarten Ziele und der Abnahme der erbrachten Leistungen in jeder Projektphase durch das BAV.

4.5 Kommunikation

Mit den Kantonen und Gemeinden

In der Regel muss die Antragstellerin die direkt am Innovationsprojekt beteiligten Kantone (Sitz der Antragstellerin und/oder Standort des Pilotprojekts) informieren und auch um deren finanzielle Unterstützung ersuchen, insbesondere wenn das Projekt den Ortsverkehr betrifft. Die Antragstellerin muss den Kontakt mit den betroffenen Kantonen bestätigen, indem sie den Abschnitt 5.1 Andere Finanzierungsquellen des Antragsformulars ausfüllt.

Das BAV kann die betroffenen Kantone einladen, sich an der Beurteilung der Finanzierungsanträge zu beteiligen.

Wenn das BAV beschliesst, das Projekt zu unterstützen, informiert er den betroffenen Kanton oder die betroffenen Kantone.

Auf der Website des BAV

Das Programm fördert die Verbreitung der Projektergebnisse. Die Programmseite auf der BAV-Website bietet Informationen zu den geförderten Projekten. Zu diesem Zweck können die Subventionsempfängerinnen gebeten werden, einen kurzen Artikel zu verfassen.

Auf ARAMIS

¹⁴ <https://www.aramis.admin.ch>

Veröffentlichung von Abschlussberichten.

5 Verschiedenes

5.1 Schutz des geistigen Eigentums

Das BAV erhebt keinen Anspruch auf die durch die Projekte generierten geistigen Eigentumsrechte. Es ist ausdrücklich erlaubt, die geistigen Eigentumsrechte, die aus einem vom BAV unterstützten Projekt hervorgehen, zu schützen, sofern dieser Schutz die Veröffentlichung der Ergebnisse und die Umsetzung der getesteten Lösungen durch andere TU nicht beeinträchtigt und keine zusätzlichen Kosten für die abgegoltenen TU mit sich bringt.

5.2 Ansprechpersonen

Die Kontaktdaten der oder des PL finden Sie auf der Programmseite¹⁵. Fragen können auch an forschung@bav.admin.ch gesendet werden.

Das BAV kann externe Expertinnen oder Experten sowohl für die Bewertung der Anträge als auch für die Projektbegleitung und die Überprüfung der Abschlussberichte hinzuziehen.

5.3 Vertraulichkeit

Das Antragsverfahren des BAV sieht vor, dass die Anträge externen Expertinnen und Experten vorgelegt werden, die zu einer vertraulichen Behandlung verpflichtet sind. Wenn die Antragstellerin der Ansicht ist, dass ihr Antrag vertrauliche Informationen enthält (z. B. Geschäfts- oder Fabrikationsgeheimnisse), ist sie ausdrücklich verpflichtet, deutlich anzugeben, welche Informationen als vertraulich gelten.

¹⁵ www.bav.admin.ch/innovation-opv

6 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Beschreibung
ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs
ARAMIS	Administration Research Actions Management Information System
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGö	Bundesgesetz über das Transparenzgebot (in der öffentlichen Verwaltung)
BIF	Bahninfrastrukturfonds
Bst.	Buchstabe
BV	Bundesverfassung
CHF	Schweizer Franken
dg	Sektion Direktionsgeschäfte
EBV	Eisenbahnverordnung
EBIT	Earnings before interest and taxes
EnV	Energieverordnung
ESöV	Energiestrategie im öffentlichen Verkehr
F+I	Forschung und Innovation
FIFG	Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation
Kap.	Kapitel
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
öV	öffentlicher Verkehr
PBG	Personenbeförderungsgesetz
PK	Abteilung Politik
PL	Programmleiter/-in
RPV	Regionaler Personenverkehr
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
SuG	Subventionsgesetz
TU	Transportunternehmen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VPB	Verordnung über die Personenbeförderung

7 Anhang 1: Zusätzliche Erläuterungen zum Ausfüllen des Finanzierungsantrags

Überblick über den Stand der Technik (Kap. 2.2 des Antragsformulars)

Die Antragstellerin muss den Stand der Technik in der Schweiz und in Europa auf dem vom Projekt abgedeckten Gebiet sowie die bereits dokumentierten Forschungs- und Pilotprojekte zur Kenntnis nehmen. In diesem Kapitel muss die Antragstellerin die Ergebnisse ihrer Informationssuche beschreiben und ihr Projekt dort einordnen.

Darstellung der innovativen Lösung und ihrer Vorteile (Kap. 3.1 des Antragsformulars)

Es empfiehlt sich, Diagramme und andere grafische Darstellungen zu verwenden, um das Verständnis zu erleichtern.

Projektziele und erwartete Ergebnisse (Kap. 3.2 des Antragsformulars)

Die Projektziele müssen spezifisch, messbar, realistisch, erreichbar und zeitlich festgelegt sein. Sie sollen eine spürbare qualitative Verbesserung der Leistungen, eine Kostenreduzierung, eine Erhöhung der Einnahmen und/oder Effizienzgewinne herbeiführen.

Arbeitspakete und Planung (Kap. 3.3 des Antragsformulars und dessen Anhang 1)

Jedes Arbeitspaket sollte eine kurze Beschreibung der durchzuführenden Aufgaben, den Namen der für die jeweilige Aufgabe verantwortlichen Projektpartnerin oder des Projektpartners und die geplanten Ergebnisse (Deliverables) enthalten.

Die gesamte Projektdauer darf grundsätzlich drei Jahre nicht überschreiten.

Gesetzliche Genehmigungen (Kap. 3.4 des Antragsformulars)

Sollte eine spezifische Genehmigung des BAV notwendig sein (z. B. eine befristete Betriebsbewilligung oder Konzession für Versuche), setzt sich die Antragstellerin mit der zuständigen Fachsektion in Verbindung, um die Modalitäten und die einzureichenden Unterlagen festzulegen sowie die Fristen und Kosten für dieses Verfahren abzuschätzen. Die Antragstellerin prüft, dass der Antrag mit den gesetzlichen Grundlagen übereinstimmt (z. B. PBG, VPB, EBV usw.)

Unterstützung anderer TU

Die Antragstellerin muss mindestens drei weitere Schweizer TU finden, die – im Hinblick auf eine allfällige Umsetzung im Rahmen ihrer Tätigkeiten – Interesse am Projekt bekunden. Dadurch wird das Multiplikationspotenzial der Auswirkungen der getesteten Lösung sichergestellt, wenn sich diese als positiv erweisen.

Projektorganisation (Kap. 4 des Antragsformulars und dessen Anhang 2)

Die Projektorganisation wird von dem antragstellenden TU geleitet. Sie kann Partnerinnen oder Partner wie private Unternehmen (z. B. ein Industrieunternehmen oder ein Ingenieurbüro) oder Forschungsinstitute (z. B. Hochschule) einbeziehen. Eine Beteiligung des BAV ist ausgeschlossen.

Finanzielle Daten des Projekts (Kap. 5 des Antragsformulars und dessen Anhang 3)

Das Budget soll die Gesamtkosten des Projekts transparent und detailliert darstellen, ebenso die Finanzierungsdetails in der Tabellenvorlage in der Excel-Datei, die dem Antragsformular beizulegen ist. Alle Projektkosten verstehen sich in Schweizer Franken ohne Mehrwertsteuer.

Die Auszahlungen (Fälligkeit und Höhe) in Abschnitt 5.2 des Antragsformulars müssen mit den in Kapitel 3.3 des Formulars definierten Meilensteinen übereinstimmen. In der Regel sollte die erste Anzahlung zu Beginn des Projekts den Zeitraum bis zum ersten Meilenstein abdecken. Nachfolgende Zahlungen sollten auf die gleiche Weise für nachfolgende Meilensteine geplant werden. Die letzte Rate (20 % der Finanzierung) wird am Ende des Projekts, nach Abnahme der letzten Projektleistungen, Abnahme des Abschlussberichts und Genehmigung der Schlussabrechnung, bezahlt.

In Anhang 2 dieser Richtlinie sind die Kosten aufgeführt, die vom Programm berücksichtigt bzw. nicht berücksichtigt werden können.

Für die Projektfinanzierung und die Eigenleistungen sei auf Kapitel 2.6 dieser Richtlinie verwiesen.

Bei Projekten im Bereich des Ortsverkehrs wird erwartet, dass sich die Antragstellerin auch um finanzielle Unterstützung durch den Kanton und/oder die am Pilotprojekt beteiligten Städte bemüht.

Innovation (Kap. 6.1 des Antragsformulars)

Siehe die Bedingungen in Kapitel 1.4 dieser Richtlinie.

Risikobewältigung (Kap. 6.2 des Antragsformulars und dessen Anhang 4)

Der Erfolg eines Projekts hängt unter anderem von einem guten Risikomanagement ab. Der Bund muss sicherstellen, dass die öffentlichen Gelder umsichtig ausgegeben werden, indem er Projekte auswählt, die a priori gute Erfolgchancen haben.

Projektrisiken werden identifiziert und bewertet. Um die Risiken zu beurteilen, muss jedes Risiko hinsichtlich seiner Eintrittswahrscheinlichkeit und seines Auswirkungsgrades bewertet werden. Hier werden die Variablen für diesen Zweck definiert.

Bewertungsskalen (Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung):

	Eintrittswahrscheinlichkeit
1 = gering	wenig wahrscheinlich, unterhalb von 20 %
2 = mittel	wahrscheinlich, zwischen 20 und 50 %
3 = hoch	sehr wahrscheinlich, über 50 %

	Bewertung der Auswirkungen auf		
	Projektresultate	Fristen	Kosten
1 = gering	geringfügiger Fehler	minim	keine
2 = mittel	mittelschwerer Fehler	mittel	mittel
3 = hoch	schwerer Fehler	schwerwiegend	schwerwiegend

Alle Risiken sind in der Tabelle in Anhang 3 aufgeführt. Für jedes identifizierte Risiko werden Präventionsmassnahmen angegeben.

Langfristiges Nutzen-Kosten-Verhältnis (Kap. 6.3 des Antragsformulars und dessen Anhang 6)

Das Hauptziel eines Pilotprojekts besteht darin, eine Innovation durch die Realisierung eines Prototyps zu verwirklichen. Der Umfang und die Dauer eines Pilotprojekts sind begrenzt und erlauben somit keine Beurteilung der mittel- und langfristigen Rentabilität der Lösung. Um das Potenzial und die Auswirkungen der vorgeschlagenen innovativen Lösung (Kostensenkung, Einnahmensteigerung usw.)

zu bewerten, muss die Antragstellerin eine Kosten-Nutzen-Analyse¹⁶ vorlegen, welche auf der Annahme basiert, dass sich das Potenzial der getesteten Lösung bestätigt hat und diese im Unternehmen implementiert wird. Ziel der Analyse ist es, die durch die Implementierung der Lösung induzierten Änderungen in Bezug auf zusätzliche Kosten und zusätzlichen Nutzen bzw. Kosteneinsparungen im Vergleich zum Status Quo vergleichend aufzuzeigen. Es soll versucht werden, alle Vorteile, die die Lösung mit sich bringt, zu monetarisieren. Der für die Analyse betrachtete Zeitraum sollte die Lebensdauer der Investitionen berücksichtigen und darf nicht unter 10 Jahren liegen. Diese Prognosen sind natürlich ohne Gewähr.

Das antragstellende Unternehmen stellt in der Vorlage der Excel-Tabelle in Anhang 6 des Antragsformulars die Cashflows einschliesslich der Investitionen, der zusätzlichen Kosten (oder Kosteneinsparungen) und des zusätzlichen Nutzens dar, die durch die Implementierung und Instandhaltung der Lösung über den betrachteten Zeitraum entstehen.

Die Antragstellerin muss alle verwendeten Annahmen mit erläuternden Anmerkungen angeben. Die Analyse soll sämtliche Informationen enthalten, die zur Überprüfung der Plausibilität der Ergebnisse notwendig sind.

Die Antragstellerin definiert drei Szenarien (Best Case, Trend und Worst Case). Das Szenario Trend ist das wahrscheinlichste. Die Szenarien Best und Worst Case stellen jeweils den günstigsten und den ungünstigsten Fall dar. Ihre Eintrittswahrscheinlichkeit ist jedoch gering. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis¹⁷ wird für die drei Szenarien automatisch berechnet, indem ein Abzinsungssatz angewendet wird, der die Zinssätze, die Inflation sowie in gewissem Masse auch den Risikoaspekt von Innovationsprojekten berücksichtigt. Er liegt bei 5 Prozent pro Jahr.

Die folgende Tabelle zeigt die Werte, denen bei der Schätzung der externen Kosten Rechnung zu tragen ist, wie beispielsweise die Senkung der CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (Verkehrsverlagerung), die Reduktion von Anzahl und Schwere von Unfällen sowie die Reisezeitgewinne und geringeren Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmenden.

Art des Nutzens/Kosten		Einheit	Wert		Quellen
CO ₂ -Emissionen					
	Klimakostensatz	CHF ₂₀₂₁ /t CO _{2-äq}	430		Externe Effekte des Verkehrs 2021, ARE, 2024
	Durchschnittsverbrauch Privater Personenwagen mit Verbrennungsmotor	gr./km	145		- Schätzung nach: "Auswirkung der CO ₂ -Emissionsvorschriften für neue Personenwagen (...) 2012 et 2021" (UVEK)
	Anteil der nicht-thermischen Personenwagen	%	7.11		BFS (2023)
	Verbrauch des ÖV-Fahrzeugs (Bus)	gr./km	je nach Fahrzeugmodell		- Vom Transportunternehmen nach internen Informationen oder Informationen des Herstellers bereitzustellen
Zeiteinsparung			Total	Business	
	Zeit für die Fahrt	CHF/Std.	17.05	25.42	Analysis of the Stated Preference Survey 2021 on Mode, Route and Departure Time Choices, ARE, 2024
	Anzahl der Änderungen	CHF/Änd.			
	Zeit für den Transfer	CHF/Std.	20.65	30.82	
Sicherheitsgewinn					
	Statistischer Wert eines Lebens	kCHF / Tod	7200		Value of Statistical Life (VOSL): Empfohlener Wert der Zahlungsbereitschaft für die Verminderung des Unfall- und Gesundheitsrisikos in der Schweiz, ARE, 2023
	Schwere Verletzung	kCHF / Fall	720		
	Leichte Verletzung	kCHF / Fall	72		
Diskontsatz	Sozialer Diskontsatz	%	in der Richtlinie auf 5% festgelegt		Berücksichtigt Zinssätze, Inflation und bis zu einem gewissen Grad die Risiken von Innovationsprojekten

Die Kosten-Nutzen-Analyse ist entscheidend für die Beurteilung und die Berechnung der Höhe der Finanzierung. Ihre Ausarbeitung sollte daher nicht vernachlässigt werden.

Öffentliches Interesse (Kap. 6.4 des Antragsformulars und dessen Anhang 6)

¹⁶ Die Kosten-Nutzen-Analyse bewertet die Rentabilität von Investitionen im Laufe der Zeit. Sie besteht aus dem Vergleich der zusätzlichen Kosten und des Nutzens, die durch das Projekt erzeugt werden, in Form von diskontierten Cashflows.

¹⁷ Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist das Verhältnis von diskontiertem Nutzen zu diskontierten Kosten.

Das Innovationsförderprogramm soll die TU dazu ermutigen, die Entwicklung des Verkehrs mitzugestalten, sich darauf vorzubereiten und sich ihr anzupassen.

Darüber hinaus soll es zum Ausbau des öV beitragen, indem es dessen Effizienz und Attraktivität steigert. Die Innovationsprojekte sollten vorzugsweise in einem Themenschwerpunktbereich des Programms 2025–2028 angesiedelt sein und zu qualitativen Verbesserungen für die Nutzerinnen und Nutzer des öV und/oder, wenn möglich, langfristig zu Kostensenkungen führen.

Unterschriften (Kap. 8 des Antragsformulars)

Die TU und ihre Partner (z. B. Hochschulen oder Privatunternehmen mit Eigenleistungen gemäss Kap. 2.6 dieser Richtlinie) müssen den Finanzierungsantrag unterzeichnen. Wenn der private Partner im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt werden soll, unterzeichnet nur die TU den Antrag.

8 Anhang 2: Anrechenbare Kosten

Grundsätzlich werden nur die für das Projekt absolut notwendigen Kosten berücksichtigt. Die Kosten der TU, die bereits gedeckt sind, insbesondere mit Abgeltungen für den RPV, sind nicht anrechenbar. Eine rückwirkende Unterstützung ist ausgeschlossen: Vorarbeiten zum Projekt sind nicht anrechenbar. Massgeblich für die Erfassung der anrechenbaren Projektkosten ist das im Subventionsvertrag vereinbarte Startdatum des Projekts.

Die folgenden Kosten können dem Programm beispielsweise in Rechnung gestellt werden:

- Kosten für die Projektleitung
- Kosten für Vorstudien (z. B. technische Machbarkeit)
- Kosten für die Realisierung des Prototyps (Entwurf, Fertigung, sonstige Kosten im Zusammenhang mit dem Prototyp)
- Kosten für die Beantragung einer befristeten Betriebsbewilligung beim BAV für Versuchsfahrten (falls erforderlich)
- Kosten für Prototypen (Vorbereitung und Durchführung von Tests, Auswertung der Ergebnisse)
- Kosten für Zwischenberichte und Abschlussbericht

Umgekehrt können etwa die Kosten für die Industrialisierung, Zulassung und Vermarktung des Produkts nicht dem Projekt zugerechnet werden.

Behandlung der Mehrwertsteuer (MwSt.)

Nicht rückzahlbare Subventionen für Projekte unterliegen nicht der Mehrwertsteuer. Das Transportunternehmen, das eine nicht rückzahlbare Finanzhilfe erhält, darf keine Mehrwertsteuer auf seine Arbeitsstunden schlagen, die dem Projekt zugerechnet werden (interne Kosten). Das TU ist jedoch berechtigt, die Mehrwertsteuer, die von seinen Lieferanten und sonstigen Dienstleistern in Rechnung gestellte Mehrwertsteuer (externe Kosten) auf das Programm umzulegen.

9 Anhang 3: Weitere Programmunterlagen

Die folgenden Dokumente sind auch auf der Internetseite des Förderprogramms¹⁸ unter dem Reiter «Dokumentation» verfügbar:

- Programm zur Förderung der Innovation im RPV 2025-2028
- Fragebogen zur Selbsteinschätzung
- Projektideenformular
- Formular Finanzierungsantrag und dessen Excel-Anhänge

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
CH-3063 Ittigen
Postadresse: CH-3003 Bern
Telefon: +41 (0)58 465 47 41
forschung@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch/innovation-opv

¹⁸ www.bav-admin.ch/innovation-opv