



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK

Per E-Mail: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, den 30. November 2023

## **Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

### **Allgemeine Einschätzung**

Der Schweizerische Städteverband begrüsst die vorgeschlagene Totalrevision der ARPV und der weiteren Verordnungen zum Vollzug des revidierten Personenbeförderungsgesetzes (PBG) grundsätzlich. Im Nachgang zu den in mehreren Fällen aufgetretenen Unregelmässigkeiten bei der Offertstellung und dem Bezug von Abgeltungen ist eine Stärkung der Aufsicht und des Controllings auch im Interesse der Städte. Bei einigen wenigen Aspekten sind die Städte jedoch mit den Änderungsvorschlägen nicht einverstanden und stellen die nachfolgend formulierten und begründeten Anträge.

### **Anträge**

Wir beantragen folgende Anpassungen:

- Der **Anwendungsbereich der ARPV** ist analog der heutigen Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV, SR 742.221) auf sämtliche vom Bund gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1) konzessionierten Verkehrsunternehmen auszuweiten.



Begründung:

Die mit der Integration der RKV in die ARPV vorgesehene Einschränkung der bundesrechtlichen Regelungen auf Verkehrsunternehmungen bzw. Linien mit Bundesabgeltung (Erläuternder Bericht S. 6, «Geltungsbereich bisherige RKV») ist aus Sicht der Städte nicht zweckmässig. Sie führt dazu, dass die Kantone oder Gemeinden eigene Bestimmungen für ihre Finanzierungsbereiche erlassen müssen, ohne dass sie dabei einen grossen Freiheitsgrad geniessen. Zudem ist die Mehrheit der Verkehrsunternehmen sowohl im Ortsverkehr als auch im RPV tätig. Der Erlass solcher Bestimmungen ist nicht nur mit einem unverhältnismässig hohen administrativen Aufwand verbunden, sondern kann auch zu unterschiedlichen Regelungen und Intransparenz führen.

- ▶ **Art. 47 lit. a ARPV** ist bezüglich der neu vorgesehenen Pflicht einer Fahrausweisstrukturserhebung in Tarif- und Verkehrsverbänden mit einer Übergangsfrist mindestens bis zur Fahrplanperiode 2029/2030 zu ergänzen.

Begründung:

Grundsätzlich wird die obligatorische Einführung von Fahrausweisstrukturserhebungen zur sachgerechten Verteilung der Einnahmen in Tarif- und Verkehrsverbänden nachvollzogen. Diese heute manuell durchgeführten Erhebungen sind mit hohen Kosten verbunden. Um einen fließenden Übergang sicherzustellen, ist jedoch eine Übergangsfrist vorzusehen: Eine Einführung auf das RPV-Bestellverfahren 2029/2030 erscheint realistisch.

- ▶ **ARPV Artikel 56, Ziffer 1** ist folgendermassen zu ergänzen:

*Zur Förderung von Innovationen kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite A-Fonds-perdu-Beiträge gewähren. Innovationsprojekte für den Vertrieb multimodaler Mobilitätsangebote, welche die Angebote des öffentlichen Verkehrs integrieren, gelten als beitragsberechtigt.*

Begründung:

In Artikel 56 des Entwurfs der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) wird die Unterstützung von Innovationen geregelt. Der Städteverband begrüsst, dass die bisherige Beschränkung der Förderung auf den Regionalverkehr aufgehoben wird. Er erachtet es zudem als wichtig, dass auch Innovationen für den Vertrieb multimodaler Mobilitätsangebote (Mobility as a Service, MaaS) unterstützt werden können, sofern darin auch die öV-Angebote enthalten sind. Die neuen geteilten Mobilitätsformen werden künftig eine wichtige «Zubringerfunktion» für den öV darstellen, weshalb eine nahtlose Verknüpfung via Buchungsplattformen hier von grosser Bedeutung ist. Der Bund hat die Bedeutung des Themas zwar erkannt und beabsichtigt, zukünftig über die Vorlage für eine nationale Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) solche Bestrebungen zu unterstützen. Wann MODIG jedoch in Kraft treten kann, ist zum heutigen Zeitpunkt ungewiss. Deshalb sollte die Möglichkeit genutzt werden, gestützt auf die ARPV mindestens übergangsweise MaaS-Projekte zu unterstützen.



- ▶ **VPB Artikel 56a, Ziffer 4** ist folgendermassen zu ergänzen:

*Unternehmen, die den direkten Verkehr nach Artikel 16 PBG anbieten, müssen sich der Vertriebsinfrastruktur anschliessen. Weiteren konzessionierten Unternehmen sowie Unternehmen mit einer Bewilligung nach Artikel 7 oder 8 PBG ist der Anschluss zu diskriminierungsfreien Bedingungen und gegen angemessenes Entgelt zu gewähren.*

Begründung:

In Artikel 56a des Entwurfs der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) wird die gemeinsame Vertriebsinfrastruktur geregelt, welche durch die öV-Branche gemeinsam zu betreiben ist und durch die Branchenorganisation Alliance Swiss Pass erstellt und weiterentwickelt wird. In Ziffer 2 wird unter anderem festgehalten, dass die Vertriebsinfrastruktur diskriminierungsfrei zur Nutzung durch Dritte verfügbar sein soll. Artikel 56 der VPB stützt sich auf Artikel 17a des revidierten Personenbeförderungsgesetzes. Dort ist festgehalten, dass eine Nutzung durch Dritte diskriminierungsfrei und gegen angemessenes Entgelt erfolgen soll. Diese Ergänzung ist wichtig, damit branchenfremde Unternehmen im Vertrieb von öV-Angeboten nicht eine marktdominierende Stellung erringen können.

- ▶ Die Mitfinanzierung von **historischen Fahrzeugen** durch den Bund soll nicht ausschliesslich auf regel- und fahrplanmässig eingesetztes Rollmaterial beschränkt werden.

Begründung:

Gemäss Vernehmlassungsvorlage sollen ungedeckte Kosten von historischem Rollmaterial nur abgegolten werden, wenn dieses regel- und fahrplanmässig eingesetzt wird (Erläuternder Bericht S. 7, «Historische Fahrzeuge»). Aufgrund der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes, welche beim fahrplanmässigen Angebot einzuhalten sind, ist ein solcher Einsatz von historischem Rollmaterial aber höchstens sehr beschränkt möglich. Die neue Regelung würde in Realität bedeuten, dass der Bund historisches Rollmaterial praktisch nicht mehr mitfinanziert. Sämtliche Kosten zur Erhaltung dieser bedeutenden Kulturgüter würden auf andere Gemeinwesen oder Dritte abgeschoben, was nicht angemessen scheint. Hier ist eine weniger strikte Regelung vorzusehen.

- ▶ **HRM2** wird als gleichwertig zu **Swiss GAAP FER** betrachtet.

Begründung:

Aus Sicht gewisser Städte sind Art. 58 und Art. 63 Abs. 1 APRV ausschliesslich auf privatwirtschaftliche Aktiengesellschaften ausgerichtet. Die neuen Bestimmungen müssen jedoch die Existenz von gemeindeeigenen Verkehrsbetrieben ermöglichen, d.h. deren Existenz und der Tatsache Rechnung tragen, dass deren Abschluss, Kostenrechnung etc. nach anderen gesetzlichen Vorgaben der öffentlichen Hand gegliedert werden müssen. Dies ist in der Vorlage nicht ersichtlich. Zwischen Swiss GAAP FER und den Vorgaben HRM2 der öffentlichen Gemeindebetriebe existieren grundlegende Differenzen. Eine Rechnungslegung nach HRM2 muss auch mit der neuen Regelung möglich sein.



- ▶ Die **Gemeindegremien** sind als gleichwertige Gremien zu **Verwaltungsrat und Generalversammlung** anzuerkennen.

Begründung:

Gemäss Art. 65 ARPV wird bei den Prozessen und Verantwortlichkeiten ausschliesslich auf privatwirtschaftliche Gremien Bezug genommen. Da in gewissen Städten keine solche Gremien existieren, sind die Gemeindegremien als gleichwertig anzuerkennen.

- ▶ Die Schwellenwerte für die **Ausschreibung von Busleistungen** sind einheitlich auf mindestens 1 Mio. Franken zu erhöhen (Art. 12 ARPV).

Begründung:

Die Schwellenwerte wurden zwar nicht verändert (500 000 Franken), müssten aber bei mindestens einer Million Franken liegen. Die höheren Kosten der elektrifizierten Busflotten samt Infrastruktur und deren Vorlaufzeit für die Planung und Installation müssen bei den Schwellenwerten berücksichtigt werden. Ein einzelner Bus muss noch ohne Ausschreibung beschafft werden können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Städteverband**

Präsident

Anders Stokholm  
Stadtpräsident Frauenfeld

Direktor

Martin Flügel

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband