



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 27. November 2023

**Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes /
Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs
(ARPV); Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 16. August 2023 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung.

Die Präzisierung und Schärfung der Rollen von Bund und Kantonen begrüßen wir, stellen jedoch fest, dass gewisse Elemente aus der Revision des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (SR 745.1) noch nicht umgesetzt wurden. So fehlt beispielsweise immer noch die zentrale Datenplattform (ORBIT). Auch war das Controlling-Konzept ursprünglich auf das Jahr 2021 geplant und verzögert sich. Die ursprünglichen Ziele sind noch nicht vollumfänglich erreicht.

Zu den einzelnen Bestimmungen erlauben wir uns die folgenden Bemerkungen:

Art.5 nARPV Abs. 3: Koordination zwischen BAV und Kantonen

Wir beantragen eine Umformulierung: «Pro Linie» soll gestrichen werden, da dies wenig praxisnah erscheint. Es hat sich in den letzten Jahren bewährt, wenn sich die Kantone auf einen federführenden Kanton für sämtliche Linien einigen, d.h. dieser Kanton übernimmt die Gesamtkoordination. Für die Transportunternehmen ist es vorteilhafter, wenn sie einen klaren Ansprechpartner auf Seiten der Kantone haben.

...Betrifft die Bestellung mehrere Kantone, so einigen sie sich auf einen federführenden Kanton pro-Linie. ...

Art. 7 nARPV (Abgeltungsvoraussetzungen)

Der Verzicht auf die Einschränkung der Bundesmitfinanzierung bei einer Mehrfachbedienung gemäss Art. 6. Abs. 1 lit. b. aARPV wird ausdrücklich begrüsst, weil die Abgrenzung bisher eine grosse Herausforderung war.

Art. 8 Abs. 4 lit. a nAPRV Umfang des bestellten Angebots

Die Formulierung «...dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, soweit eine genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit vorliegt» soll angepasst werden. Wenn eine Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen notwendig ist, müsste auch eine genügende Auslastung vorliegen. Bei genügender Wirtschaftlichkeit soll der Bund eine Taktverdichtung mitfinanzieren, auch wenn sie nicht alleine aus Kapazitätsgründen notwendig ist. Wir verweisen hier auch auf den Abschnitt 4.1.8 der Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (21.039).

Wie das Bundesamt für Verkehr richtig festgestellt hat, muss die Definition für das Überangebot (vom Bund nicht mitfinanziertes Angebot) neu vorgenommen werden. Wir würden es begrüßen, wenn künftig nur noch die Wirtschaftlichkeit, anstelle der Mindestnachfrage, für die Definition des Überangebots massgebend ist. Falls die Nachfrage weiterhin ein Kriterium für die Definition des Überangebots sein wird, müssen für Bahn- und Buslinien unterschiedliche Mindestnachfragewerte definiert werden. Generell sollten die Nachfragewerte für Bahn- und Buslinien differenziert werden, denn der gleiche Massstab für Bahn- und Buslinien ist nicht zielführend aufgrund der unterschiedlichen Gefässgrössen bei Bahn und Bus.

Art. 30 Abs. 1 nAPRV: Aufforderung zur Offertstellung

Wir schlagen vor, Satz 2 von Absatz 1 zu ergänzen und somit an die Praxis anzugleichen: «Sie teilen ihnen gleichzeitig mit, wie **sich** das Angebot verändert ~~werden soll und welche Angebotsoptionen offeriert werden sollen.~~»

Art. 31 Abs. 3 lit. d nARPV: Offerteinreichung

Antrag zur Streichung einer Textpassage, weil aus unserer Sicht ein Mittelfristplan auch bei Zielvereinbarungen nötig ist. Aus dem Mittelfristplan ersehen die Besteller die finanzielle Entwicklung parallel zur Zielvereinbarung, was sehr hilfreich sein kann. «...einen Mittelfristplan., ~~sofern dieser nicht bereits durch die Zielvereinbarung abgedeckt ist;~~»

Art. 36 Abs. 2 nARPV: Kennzahlen und systematischer Vergleich der bestellten Angebote

Bereits heute arbeitet der Kanton St.Gallen mit dem Instrument «Benchmark». Die Einführung eines nationalen Benchmarks zu den finanziellen Kennzahlen erachten wir als positiv, um die Transparenz sowie die Effizienz zu verbessern. Heute liegen zu wenig Daten für Elektro- und Trolleybusse sowie Trams vor. Hinsichtlich den kantonalen Strategien zur Dekarbonisierung sollte auch für diese Fahrzeugtypen ein Benchmark möglich werden, sonst ist der Nutzen dieses Instruments nicht gegeben.

Art. 44 nAPRV: Angebote von nationaler Bedeutung

Wir erachten diese Änderung als sinnvoll, dass der Bund Angebote von nationaler Bedeutung bestellen und Leistungen alleine beauftragen kann wie beispielsweise Systemführerschaft oder die Beiträge für Elektrobusse finanzieren kann.

Art. 63 nAPRV: Abschreibungen und Wertberichtigungen

Die Rechnungslegung nach Swiss GAAP FER erscheint als zweckmässiger Standard. Wir begrüßen die Anpassung der Begrifflichkeit an Swiss GAAP FER. Die Interpretation des Begriffs «betriebliche Nutzung» im erläuternden Bericht ist nach unserer Einschätzung jedoch nicht korrekt. Aus der Definition in Swiss GAAP FER schliessen wir, dass eine betriebliche Nutzung einer Nutzung innerhalb des Firmenzwecks bzw. der ordentlichen Geschäftstätigkeit bedeutet. Wir sind der Ansicht, dass die Definition in Swiss GAAP FER

den Abschreibungsbeginn ab dem regulären Einsatz der Fahrzeuge mit Reisenden vorsieht. Ab diesem Zeitpunkt sind die Fahrzeuge der regelmässigen betrieblichen Abnutzung ausgesetzt und der Wertverzehr setzt ein. Das ist vergleichbar mit Test- und Qualifikationsaufwendungen von High-Tech-Maschinen in der Industrie: Bevor diese Maschinen in der Produktion eingesetzt und abgeschrieben werden, müssen aufwendige Qualifikationsverfahren durchlaufen werden.

Wenn Bahnfahrzeuge bereits ab dem Übernahmezeitpunkt abgeschrieben werden und nicht erst zum Zeitpunkt des kommerziellen Einsatzes bzw. der ordentlichen Geschäftstätigkeit, erhöht dies die Vorlaufkosten für ein neues Bahnangebot und reduziert die spätere finanzielle Nutzungsdauer. Das Problem dabei ist, dass die Vorlaufkosten oftmals nicht die gleichen Kantone finanzieren, wie die späteren Abschreibungskosten.

Anhang 1 nAPRV: Gliederung der Planrechnung sowie der Linienerefolgsrechnung

Die Gliederung sollte in der Mindeststruktur angepasst werden. Gerade bei den Strassenfahrzeugen (Punkt 4.5) erscheinen die Angaben zu wenig detailliert. Diese sollten angepasst werden analog Bahn (Punkt 4.4) und zusätzlich sollten die Strom- bzw. Dieseldkosten separat ausgewiesen werden. Die in der Arbeitsgruppe Guidance als optional definierten Punkte sollten in der Mindeststruktur vorgegeben werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Stefan Kölliker
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
finanzierung@bav.admin.ch