



Version vom 12.11.2020

---

# Innovation im regionalen Personenverkehr

## Förderprogramm 2021-2024

---

Aktenzeichen: BAV-313.00-13/26/7

### Änderungsgeschichte

Datum	Beschreibung, Genehmigung, Hinweise
18.08.2020	Version 0.1 / Erstellung des Dokuments
03.09.2020	Version 0.2 / Ergänzung prioritäre Bereiche
07.09.2020	Version 0.3 / Ergänzungen
08.09.2020	Version 0.4 / Version für Konsultation FIA und GS UVEK
25.09.2020	Version 0.5 / Anpassungen nach Durchsicht FIA und GS-UVEK für die externe Vernehmlassung
30.10.2020	Version 0.6 / Anpassungen nach interne und externe Konsultation für den FIA Entscheid
12.11.2020	Version 1.0 für Entscheid DS / DC



Inhalt

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>4</b>
1.1 Ausgangslage.....	4
1.2 Förderungsbereich und Abgrenzung.....	4
1.3 Rechtsgrundlagen .....	5
<b>2 Ziele des Förderprogramms «Innovation im regionalen Personenverkehr»</b> .....	<b>6</b>
2.1 Strategische Zielsetzungen .....	6
2.2 Wirkungsziele .....	6
<b>3 Prioritäre Bereiche der Förderung 2021-2024</b> .....	<b>7</b>
3.1 Fahrzeugtechnik und fahrzeugbezogene Anlagen .....	7
3.2 Produktion und Instandhaltung .....	7
3.3 Angebotskonzept.....	7
3.4 Ticketing .....	7
3.5 Kundenerfahrung.....	7
<b>4 Koordination</b> .....	<b>7</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 .....	8
6.3 Vergabeprozesse .....	9
6.4 Prozess der Evaluation und des Zuschlags bei Gesuchen.....	9
6.5 Adressatenkreis des Förderprogramms.....	10
6.6 Monitoring, Qualitätskontrolle und Reporting .....	10
<b>7 Finanzielle Ressourcen</b> .....	<b>10</b>
7.1 Finanzmittel .....	10
7.2 Subsidiarität/ Mitfinanzierung .....	10
7.3 Priorisierung .....	11
<b>8 Referenzen</b> .....	<b>11</b>

## **Zusammenfassung**

### **Ausgangslage**

Die Transportunternehmen (TU) müssen sich stetig an neue technologische und soziologische Trends in der Mobilität der Personen anpassen. Um neue Lösungen zu entwickeln und Versuche durchzuführen fehlen den TU aber oft die finanziellen Mittel. Tatsächlich stehen die TU meistens in ihren täglichen operativen Tätigkeiten schon unter Ressourcen- und Kostendruck. Diese Situation lässt wenig Raum für die Entstehung innovativer Projekte, obwohl verschiedene kürzlich veröffentlichte Strategien oder Konzepte des Bundes auf den Bedarf nach neuen Lösungen hinweisen.

### **Ziel des Forschungsprogramms**

Basierend auf Art. 31, Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) soll das Programm zur Förderung der Innovation im regionalen Personenverkehr (RPV) diesbezüglich für die TU neue Möglichkeiten eröffnen, indem es eine spezifische Finanzierung à fonds perdu für Pilotprojekte vorsieht. Diese sollen zur langfristigen Konsolidierung der Rolle des RPV im schweizerischen öV-Netz beitragen, indem seine Attraktivität gestärkt und seine Wirtschaftlichkeit verbessert wird. Die getesteten Lösungen sollen potenziell einen konkreten Mehrwert für die Nutzer des RPV leisten und/oder zu einer erhöhten Nutzung des Regionalverkehrs beitragen und/oder den Kostendeckungsgrad des RPV mittels Senkung der Kosten oder Erhöhung der Einnahmen verbessern.

### **Abgrenzung zu anderen Fördermitteln**

Neben dem PBG gestatten weitere Rechtsgrundlagen die Subventionierung von Projekten, namentlich der Forschung auf dem Gebiet der Eisenbahninfrastruktur (über dem Bahninfrastrukturfondsgesetz (BIFG) und der Energieeffizienz (Programm ESöV 2050). Das Gütertransportgesetz (GüTG) erlaubt die Förderung von Innovationen im Schienengüterverkehr, während das Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) ermöglicht, Forschung und Innovationen im Bereich Eisenbahnlärm zu unterstützen. Darüber hinaus gibt es andere Organisationen des Bundes, die Forschungs- und Innovationszuschüsse anbieten, 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**

Nach der derzeitigen Rechtsgrundlage kann das Programm nur Subventionen an Unternehmen zahlen, die regionale Personenverkehrslinien betreiben, sowie für Projekte, die hauptsächlich dem RPV zugutekommen. Dazu wurden vier Eignungskriterien für das Förderprogramm definiert, welche die Projekte kumulativ erfüllen müssen: Innovation, Anwendung im RPV, öffentliches Interesse und Risikomanagement. Um dem Subsidiaritätsprinzip gerecht zu werden und andere mögliche Finanzierungsquellen auszuschöpfen, finanziert der Bund in der Regel nur einen Teil der Gesamtprojektkosten.

### **Prioritäre Bereiche des Forschungsprogramms**

Die Prioritäten des Forschungsprogramms liegen in den Bereichen Fahrzeugtechnik, Produktion und Instandhaltung, Angebotskonzeption, Ticketing und Kundenerfahrung. Da diese Bereiche für den Betrieb des RPV zentral sind, wird von Innovationen eine besonders breite Wirkung erwartet.

## 1 Einleitung

Die Notwendigkeit einer stetigen Anpassung des öV und insbesondere des RPV an neue Gegebenheiten und unübersehbare technologische und soziologische Trends in der Mobilität der Personen ist allgemein erkannt. Um neue Lösungen zu entwickeln und Versuche durchzuführen fehlen die Transportunternehmen aber oft die finanziellen Mittel. Das Programm zur Förderung der Innovation im RPV, hier in seiner ersten Auflage, soll diesbezüglich neue Möglichkeiten eröffnen.

### 1.1 Ausgangslage

Bisher erfolgte die Finanzierung von Innovationen für die Branche des regionalen Personenverkehrs (RPV) implizit durch das Bestellungsverfahren und die Zahlung der Abgeltungen an die Transportunternehmen. Der Kostendruck und die Schwierigkeiten bei der Finanzierung des steigenden Bedarfs der Verkehrsunternehmen zwingen sie jedoch häufig dazu, sich strenger auf ihre operativen Tätigkeiten zu konzentrieren. Diese Situation lässt wenig Raum für die Entstehung innovativer Projekte.

Verschiedene kürzlich veröffentlichte Dokumente weisen aber auf den Bedarf nach neuen Lösungen und der Anpassung an sich ändernde Rahmenbedingungen hin:

Nach den Zielen des Bundesrates für die Legislatur 2019-2023 soll die Schweiz führend in Bildung, Forschung und Innovation bleiben, und die Chancen der Digitalisierung nutzen<sup>1</sup>.

Die Strategie 2019 des BAV konkretisiert diese Ziele im Bereich des öV. Sie wird sich künftig prioritär den Konsequenzen der technologischen Entwicklung, den Perspektiven der multimodalen Mobilität (mmM) und den transversalen elektronischen Prozessen widmen.

Dies basiert auf die Feststellung, dass der Kunde heute Mobilitätslösungen erwartet, die über dem öV-Angebot gehen. Geschlossene Systeme sollen geöffnet und neue Strukturen geschaffen werden, um integrierte Mobilitätslösungen anbieten zu können.

Daher der Strategische Aufgabenschwerpunkt: «Neue Mobilitätskonzepte / Logistikkonzepte»

Im Forschungskonzept Nachhaltiger Verkehr 2017-2020 des UVEK dringt das Thema Innovation auch schon durch, wie z. B. im Ziel «Unterstützung der Entwicklung von ICT<sup>2</sup>-Lösungen im ÖV und multimodalem Verkehr»

Im erläuternden Bericht zur Reform des regionalen Personenverkehrs wird die Schaffung von neuen Möglichkeiten für die Finanzierung von Innovationen angekündigt, dies nicht zuletzt, weil Branchenvertreter sich besorgt geäußert haben, dass die Innovationsfinanzierung zunehmend schwierig wird.

Im erläuternden Bericht zum Verpflichtungskredit RPV 2022-2025 wird dargelegt, dass das BAV für die Innovationen, die die Effizienz und Qualität des Personenverkehrs verbessern sollen, 5 Millionen Franken pro Jahr bereitstellen wird, und das ab 2020. Das UVEK möchte dieses jährliche 5-Millionen-Budget in Zukunft nachhaltig gestalten, was etwa 0,5% des RPV-Budgets entspricht.

Dies sind die Ziele und die Eckwerte dieses «Programms zur Förderung der Innovation im RPV».

### 1.2 Förderungsbereich und Abgrenzung

Ziel des Programms zur Förderung der Innovation im regionalen Personenverkehr ist es, die Umsetzung neuer Lösungen zu unterstützen, die auf Forschung beruhen, und nicht die Forschung selbst.

---

<sup>1</sup> Ziele des Bundesrates für die Legislatur 2019-2023, Leitlinie 1, Ziel 5

<sup>2</sup> information and communication technology

In diesem Sinne zielt das Programm darauf ab, Versuche, Experimente, Tests oder Pilotprojekte innovativer Lösungen auf der Grundlage von Forschungsergebnissen zu fördern.

Nach der derzeitigen Rechtsgrundlage kann das Programm nur Subventionen an Unternehmen zahlen, die regionale Personenverkehrslinien betreiben, sowie für Projekte, die hauptsächlich dem RPV zugutekommen.

### **1.3 Rechtsgrundlagen**

#### **SuG Art. 6, lit. a**

Bestimmungen über Finanzhilfen können erlassen werden, wenn:

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

(...)

#### **SuG Art. 7, lit. b, c und d**

Bestimmungen über Finanzhilfen sind nach folgenden Grundsätzen auszugestalten:

<sup>b</sup> Das Interesse des Bundes sowie das Interesse der Empfänger an der Aufgabenerfüllung bestimmen das Ausmass der Finanzhilfe.;

<sup>c</sup> Der Empfänger erbringt die Eigenleistung, die ihm aufgrund seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zugemutet werden kann;

<sup>d</sup> Der Empfänger ergreift die ihm zumutbaren Selbsthilfemassnahmen und schöpft die übrigen Finanzierungsmöglichkeiten aus.

#### **SuG Art. 16, Abs. 1 und 2**

<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.

#### **PBG Art. 28, Abs. 2 (RS 745.1)**

<sup>2</sup> Angebote des Ortsverkehrs sowie Angebote ohne Erschliessungsfunktion sind von Bundesleistungen ausgeschlossen.

#### **PBG Art. 31 Abs. 2**

<sup>2</sup> Der Bund kann in besonderen Fällen, insbesondere um neuartige Lösungen zu fördern, an die Beschaffung von Fahrzeugen und an die Erstellung von Anlagen und Einrichtungen Beiträge leisten sowie unverzinsliche Darlehen gewähren.

#### **ARPV Art. 2 Absl. 1 und 2 (RS 745.16)**

<sup>1</sup> Abgeltungen und Finanzhilfen nach den Artikeln 28–31c PBG können Transportunternehmen erhalten, 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.

<sup>2</sup> Finanzhilfen nach Artikel 31 PBG können auch an Unternehmen ausgerichtet werden, die auf vertraglicher Basis Aufgaben wahrnehmen, welche für die Tätigkeiten nach Absatz 1 unentbehrlich sind.

### **ARPV Art. 41**

Zur Förderung von neuartigen Lösungen sowie in anderen besonderen Fällen kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite Beiträge und unverzinsliche Darlehen gewähren, soweit die Abschreibungsmittel für die Finanzierung nicht ausreichen.

### **ARPV art. 43 al.1**

<sup>1</sup> Investitionsbeiträge werden nur für Investitionen gewährt, die abgeltungsberechtigten Leistungen dienen und deren Folgekosten nach Artikel 19 Absatz 1 in die Planrechnung einer Offerte aufgenommen werden dürfen. Über Ausnahmen entscheidet das BAV.

### **FIFG Art. 2. lit. b**

In diesem Gesetz bedeutet *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 flexibler Weise einrichten und ihr die Form geben, die es für am besten geeignet hält.

## **2 Ziele des Förderprogramms «Innovation im regionalen Personenverkehr»**

Der Zweck des Förderprogramms ist die koordinierte und zielorientierte Unterstützung der Umsetzung von innovativen Lösungen im regionalen Personenverkehr.

Das Programm hat zum Ziel, die Unternehmen des RPV zu ermutigen, die Entwicklung der Transportbranche zu antizipieren, sich darauf vorzubereiten und daran anzupassen.

Das Programm legt die Kriterien und Voraussetzungen fest, um Subventionen vergeben zu können. Inhaltlich werden für die Jahre 2021–2024 prioritäre Bereiche festgelegt. Diese sollen aufzeigen, in welchen Bereichen Projekte unterstützt werden können. Weiter werden die Prioritäten zwischen den einzelnen Bereichen definiert.

### **2.1 Strategische Zielsetzungen**

Der RPV nimmt eine zentrale Rolle im schweizerischen öV-System, indem er oft Land und Stadt verbindet und den Zugang von den Regionen an den Fernverkehr gewährleistet. Somit ist er ein unentbehrliches Element der Kohäsion des Landes. Mehr als der Lokal- oder der Fernverkehr steht er in Konkurrenz mit dem MIV, welches immer umweltverträglicher wird, und auch in dieser Hinsicht den RPV herausfordert.

Die unterstützten Innovationsprojekte sollen zur langfristigen Konsolidierung der Rolle des RPV im schweizerischen öV-Netz beitragen, indem seine Attraktivität gestärkt und seine Wirtschaftlichkeit verbessert wird.

### **2.2 Wirkungsziele**

Das Programm soll dazu beitragen, dass dank der Umsetzung von innovativen Lösungen der RPV seine Effizienz und Attraktivität verbessert. Die Ergebnisse der Innovationsprojekte sollen einen kon-

kreten Mehrwert für die Nutzer des RPV leisten und/oder zu einer erhöhten Nutzung des Regionalverkehrs beitragen und/oder den Kostendeckungsgrad des RPV mittels Senkung der Kosten oder Erhöhung der Einnahmen verbessern.

Erkenntnisse aus den unterstützten Projekten sollen auch in neue Vorschriften oder Auflagen, oder in die Anpassung der bestehenden, einfließen. So dient das Programm auch dazu, die Kontroll- und Steueraufgaben des BAV effizienter zu gestalten.

### **3 Prioritäre Bereiche der Förderung 2021-2024**

Die prioritären Bereiche, in welchen Innovationsprojekte unterstützt werden können, sind die folgenden (Reihenfolge nicht priorisiert):

#### **3.1 Fahrzeugtechnik und fahrzeugbezogene Anlagen**

Dieser Bereich umfasst z. B. folgende Themen: Digitalisierung, Automatisierung von Prozessen und Informationsflüssen, Fahrassistenz, Leichtbau, usw.

#### **3.2 Produktion und Instandhaltung**

Dieser Bereich umfasst z. B. folgende Themen: Kapazitätsoptimierung, Zugsbegleitung, Reinigung/Hygiene, Automatischer Betrieb, Fahrzeuginstandhaltung, usw.

#### **3.3 Angebotskonzept**

Dieser Bereich umfasst z. B. folgende Themen: Fahrplangestaltung, Verkehrsmittel, multimodale Mobilität (mmM), Mobility as a service (maas), usw.

#### **3.4 Ticketing**

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

#### **3.5 Kundenerfahrung**

Dieser Bereich umfasst z. B. folgende Themen: Fahrgastinformation vor/nach der Reise, sowie im Fahrzeug, Dienstleistungen an Bord, Komfort, Nutzung der Fahrzeit, usw.

### **4 Koordination**

Im Rahmen des Förderprogramms Innovation im RPV findet eine Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen, sowie ggf. mit Partnern wie Universitäten, Fachhochschulen, Instituten, anderen Bundesämtern und Kompetenzzentren statt. Bei Bedarf können themenspezifische Workshops durchgeführt werden. Der Einbezug und die Zusammenarbeit mit den anderen Forschungsprogrammen des BAV, sowie mit den Kantonen (die an der Bestellung der RPV-Leistungen mitbeteiligt sind) und den interessierten Fachverbänden sind ebenfalls sehr wichtig.

Die Projekte des Förderprogramms werden von individuell eingesetzten Fachpersonen betreut. Diese werden situativ angepasst und auf die Ausrichtung der einzelnen Projekte zusammengestellt. Damit kann die vorhandene Fachkompetenz aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik optimal berücksichtigt werden und die Umsetzung der Forschungsergebnisse wird erleichtert. Die Forschungsergebnisse kommen nebst der Bundesverwaltung verschiedenen Verbänden und Organisationen zugute. Zur Kommunikation der Ergebnisse werden die Schlussberichte primär auf der Webseite ARAMIS des Bundes und auf derjenigen des BAV publiziert. Diese können aber auch unter den Interessierten gestreut, an Fachtagungen und akademischen Konferenzen präsentiert und in Fachzeitschriften publiziert werden.

Ein fortlaufender Austausch mit den interessierten Kreisen wird angestrebt. Dieser wird jedoch nicht über zusätzliche Gremien institutionalisiert, sondern soll optimal auf die Bedürfnisse der jeweiligen Interessenten angepasst werden.

## 5 Festlegung der Programmausrichtung

Das Departement ist gemäss Artikel 16 Absatz 5 FIG für die Ressortforschung zuständig. Somit wird die Programmausrichtung durch die Genehmigung der Forschungs- und Innovationsprogramme von Departement festgelegt. Die prioritären Bereiche werden in der Regel alle vier Jahre neu definiert. Im Auftrag des UVEK hat das BAV dieses Förderprogramm unter Berücksichtigung des Forschungskonzepts nachhaltiger Verkehr 2021 - 2024 und in Koordination mit den Forschungsprogrammen der Energiestrategie im öffentlichen Verkehr 2050 und der Forschung im Bereich der Bahninfrastruktur erstellt. Die prioritären Bereiche basieren auf dem amtsintern erkannten Handlungsbedarf, welcher im Rahmen einer Konsultation abgestimmt wurde.

## 6 Organisation

### 6.1 Beschreibung der verfügbaren Instrumente

Die Inhalte von Innovationsprojekten entsprechen den Grundsätzen und den prioritären Bereichen der Innovation, wie sie vorhergehend formuliert wurden. Die Resultate von Projekten mit einer Förderung durch das Bundesamt für Verkehr werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Im Rahmen dieses Förderprogramms besteht die Möglichkeit, Unterstützungsgesuche für Innovationsprojekte einzureichen. Diese kann das BAV im Sinne einer Subvention mit Geldern aus dem Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV unterstützen, sofern die Voraussetzungen hierfür erfüllt werden. Wichtig zu vermerken ist dabei, dass kein Anspruch auf Fördergelder besteht. Das BAV behält es sich vor, Gesuche abschlägig zu beantworten.

Die unterstützten Projekte müssen einen Nutzen im Bereich des RPV zum Ziel haben. Es werden nur Projekte unterstützt, welche die Einführung von neuen Produkten, Verfahren, Prozessen und Dienstleistungen im RPV behandeln. Dazu gilt zu betrachten, dass die Schweiz traditionell in inkrementeller Innovation besser positioniert ist als in disruptiver Innovation.

Formal fallen die Projekte, die vom Programm unterstützt werden können, daher hauptsächlich in die folgenden Kategorien:

- **Pilot und Demonstration:** Betrifft 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).
- **Feldtests und Analysen:** Dient zum Testen und Bewerten von Technologien, zum Bewerten energiepolitischer Maßnahmen oder zum Sammeln der für diese Aufgaben erforderlichen Daten.

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

Projekte aus dem Bereich der Grundlagenforschung oder der angewandten Forschung können grundsätzlich nicht unterstützt werden.

### 6.2 Organe und Rollen

Um eine effiziente Abwicklung und Koordination der Förderung der Innovation im Bereich des RPV zu gewährleisten, ist das BAV organisatorisch folgendermassen aufgestellt:



- **Der Forschungs- und Innovationsausschuss (FIA)** ist dafür verantwortlich, über einen Zuschlag für die eingereichten Gesuche und ggf. über die Höhe der Finanzierung zu entscheiden. Er stellt sicher, dass die Gesuche mit den Forschungsaktivitäten im Rahmen des Forschungsprogramms zur Energiestrategie im öffentlichen Verkehr 2050 und dem Förderprogramm für Innovation im RPV koordiniert sind. Der Forschungsausschuss kann Entscheide via Zirkularbeschluss treffen und tagt in der Regel viermal pro Jahr. Er setzt sich zusammen aus einem Ausschuss der Direktion des BAV.
- Eine **Expertengruppe** des BAV, zu den Fachpersonen aus anderen Bundesämtern, Universitäten, Transportunternehmen oder Firmen des Privatsektors zugezogen werden können, sind für die fachliche Beurteilung der Anträge zuständig.
- **Die Sektion Marktzugang** ist zuständig für die Programmleitung. Sie ist verantwortlich für die Bedürfnisermittlung und somit auch für die Erstellung des Forschungsprogramms.
- **Das externe Stabsbüro** unterstützt die Sektion Marktzugang in administrativen und fachlichen Fragen.

### 6.3 Vergabeprozesse

Die Gesuche für die Unterstützung von Forschungsprojekten werden im Sinne von Subventionen behandelt. Dabei richten sich die Vergabeprozesse nach dem SuG.

### 6.4 Prozess der Evaluation und des Zuschlags bei Gesuchen

Es wurden vier Eignungskriterien für das Förderprogramm definiert, welche kumulativ erfüllt sein müssen: Innovation, Anwendung im RPV, öffentliches Interesse, und Risikobewältigung.

#### Innovation

- Stellt die vorgeschlagene Lösung wirklich eine Innovation dar?

#### Anwendung im RPV

- Wird der Antrag von einem RPV-Unternehmen eingereicht und wird die vorgeschlagene Lösung zumindest in erheblichem Umfang auf den RPV angewendet?

#### Öffentliches Interesse

- Stellt die vorgeschlagene Lösung ein echtes Interesse für Behörden, Verkehrsunternehmen und / oder Kunden dar, indem sie einen erheblichen Mehrwert bringt, ohne dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis beeinträchtigt wird?

#### Risikobewältigung

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

Die Expertengruppe bewertet die Anträge vorwiegend nach diesen Kriterien und gibt eine Empfehlung an den FIA ab. Gestützt auf der Expertenbewertung und in Absprache mit den Fachsektionen entscheidet der FIA über die Unterstützung des Projekts und ggf. über die Höhe der Finanzierung.

Innovationsprojekte, die vom Förderprogramm unterstützt werden, dürfen nicht länger als drei Jahre dauern. Nach Ablauf des Projekts werden die Resultate mit den ursprünglichen Zielen verglichen. Wenn das Projekt erfolgreich ist und die Ergebnisse von erheblichem öffentlichem Interesse sind, kann die innovative Lösung in anderen Transportunternehmen im RPV umgesetzt und über das Bestellverfahren finanziert werden.

Die Unterlagen und Anweisungen zur Eingabe von Projekten (Gesuchformular und Erklärungen zum Vorgehen) finden sich auf der BAV-Internetsite zur Förderung der Innovation im RPV.

## **6.5 Adressatenkreis des Förderprogramms**

Das Förderprogramm richtet sich an Transportunternehmen des RPV. D. h., dass das Gesuch von einem TU kommen muss, welches Inhaber von Konzessionen für Angebote im RPV ist. Die TU können dennoch Anträge in Partnerschaft mit Universitäten und Firmen des Privatsektors an das BAV einreichen.

Da es sich um Beiträge an Innovationsprojekte handelt, ist das Subventionsgesetz massgebend, wie unter Kapitel 1.3 dargelegt. Nach Artikel 7 Buchstaben c und d des Subventionsgesetzes 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. Vor diesem Hintergrund muss die Behörde bei der Projekteingabe prüfen, ob das Projekt kommerzieller Natur ist (d.h. wenn aus den Forschungsergebnissen gewinnbringende Produkte resultieren). Zudem muss sie auch gemäss Artikel 25 Absatz 1 SuG die Aufgabenerfüllung im Rahmen des Projekts prüfen.

Das/die Vorgehen/Bedingungen bei Rückforderungen seitens Bund müssten im Einzelfall zwischen Subventionsnehmer und Bund im Rahmen einer/eines Leistungsvereinbarung/Vertrags/Verfügung geregelt werden.

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

Die Qualitätskontrolle erfolgt durch die betreuenden Fachexperten des BAV auf Projektebene. Ein Monitoring auf Stufe des Forschungsprogramms wird durch die Sektion Marktzugang durchgeführt. Hier wird evaluiert, ob und wie positive Projektresultate in der Branche verbreitet werden und in Massnahmen münden, welche den RPV effizienter und attraktiver machen.

Ein jährliches Reporting zu den Forschungsaktivitäten im Bereich der Innovation im RPV wird der Direktion des BAV sowie auch dem Generalsekretariat des UVEK präsentiert. Die Ergebnisse der einzelnen Forschungsprojekte werden auf der Webseite des BAV publiziert.

# **7 Finanzielle Ressourcen**

## **7.1 Finanzmittel**

Mit einem jährlichen Budget von 5 MCHF ist das Förderprogramm das Hauptinstrument zur Finanzierung von Innovationsprojekten im regionalen Personenverkehr. Innovationsprojekte, die durch das Förderprogramm unterstützt werden, sollen vorzugsweise à fonds perdus finanziert werden.

Die Finanzmittel werden dem Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV entnommen. Die Planung für die Periode 2021 - 2024 gestaltet sich folgendermassen:

- 2021: 5 Mio. CHF
- 2022: 5 Mio. CHF
- 2023: 5 Mio. CHF
- 2024: 5 Mio. CHF

## **7.2 Subsidiarität/ Mitfinanzierung**

Nach 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. Im Bereich des RPV, wo die Unternehmen keinen Profit erwirtschaften dürfen, kann man davon ausgehen, dass nicht immer Eigenmittel eingesetzt werden können (tiefe wirtschaftliche Leistungsfähigkeit). Dem muss bei der Festlegung eines maximalen Finanzierungssatzes Rechnung getragen werden.

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

In Ausnahmefällen, insbesondere wenn der verbleibende Teil der Projektkosten durch andere Quellen nicht oder nur teilweise finanziert werden kann, und das Projekt für den PRV von grosser Bedeutung ist, kann das Förderprogramm bis zu 100 % der Projektkosten decken.

Wer für dasselbe Vorhaben um Leistungen aufgrund verschiedener Erlasse nachsucht, muss dies den beteiligten Behörden mitteilen. Unterlässt er dies, so können unzulässige Finanzhilfen oder Abgeltungen zurückgefordert werden.

### **7.3 Priorisierung**

Sollte die Summe der Gesuche die verfügbaren Mittel übersteigen, so werden die Projekte mit den besten Bewertungen Priorität haben.

## **8 Referenzen**

Bundesrat, Ziele des Bundesrates für die Legislatur 2019-2023, Bern, 2019

[Link zum Dokument](#) (konsultiert am 3.9.2020)

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

[Link zum Dokument](#) (konsultiert am 3.9.2020)

Bundesamt für Strassen und Bundesamt für Verkehr, Forschungskonzept Nachhaltiger Verkehr 2017-2020, Bern, 2016

[Link zum Dokument](#) (konsultiert am 3.9.2020)

Bundesamt für Verkehr, Erläuternder Bericht zur Reform des regionalen Personenverkehrs, 2019

[Link zum Dokument](#) (konsultiert am 3.9.2020)

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

[Link zum Dokument](#) (konsultiert am 3.9.2020)