

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 10. Juni 2009

### **933. Revision von Verordnungen über den öffentlichen Verkehr (Anhörung)**

Am 20. März 2009 haben die eidgenössischen Räte das Bundesgesetz über die Änderung von Erlassen aufgrund der Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr) verabschiedet (BBl 2009, 2075 ff.). Gestützt auf die neuen Gesetzesbestimmungen sollen auch die betroffenen Verordnungen angepasst oder neu erstellt werden.

Mit Schreiben vom 24. April 2009 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantonsregierungen und weitere interessierte Kreise zur Vernehmlassung eingeladen. Die Vernehmlassung umfasst acht Verordnungen. Die Stossrichtungen werden grundsätzlich begrüsst, einzelne Bestimmungen geben aber zu Bemerkungen und Einwänden Anlass.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Zustelladresse: Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern):

Mit Schreiben vom 24. April 2009 haben Sie uns den Entwurf für die Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr zur Vernehmlassung unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die vorgesehene rasche Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben auf Verordnungsstufe und unterstützen die Stossrichtungen der Revision grundsätzlich. Im Folgenden wird nur zu jenen Bestimmungen Stellung genommen, die zu Bemerkungen Anlass geben.

#### **1. Verordnung über die Videoüberwachung im öffentlichen Verkehr (VüV-öV):**

##### **Antrag:**

Es sei an geeigneter Stelle der Hinweis anzubringen, dass die Kantone ergänzende Bestimmungen erlassen können.

*Begründung:*

Die Bundesverfassung erlaubt dem Bund, die Personenbeförderung zu regeln und dabei auch festzulegen, welche Daten zu dieser Aufgabenerfüllung wie bearbeitet werden und an wen solche Daten unter welchen Voraussetzungen bekannt gegeben werden dürfen (materielles Datenschutzrecht). So ist es zulässig, dass der Bund materielle Vorschriften über die Videoüberwachung im öffentlichen Verkehr erlässt; soweit diese nicht abschliessend sind, können die Kantone bzw. die Unternehmen eigene Vorschriften erlassen.

Der Bund besitzt keine umfassende Kompetenz, im Datenschutzbereich zu legiferieren. Aus diesem Grund ist es Sache der Kantone, in ihren Datenschutzerlassen die Grundsätze für und die Aufsicht über die Datenbearbeitungen durch kantonale und kommunale Organe zu bestimmen (formelles Datenschutzrecht).

Die kantonale Autonomie wird deshalb verletzt, wenn in Art. 54 Abs. 1 nPBG und in Übereinstimmung dazu in Art. 6 VüV-öV das Eidgenössische Datenschutzgesetz auch für Datenbearbeitungen durch die Unternehmen der Kantone anwendbar sein soll und diese Unternehmen der Aufsicht des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten unterstellt werden sollen (Art. 54 Abs. 3 nPBG; vgl. dazu auch B. Rudin, Verfassungswidrige Anwendbarkeit des Bundesdatenschutzgesetzes, SJZ 105 [2009] Nr. 1 S. 1 ff.). Um hier Klarheit zu schaffen, wäre es zu begrüssen, wenn ein entsprechender Hinweis in der Verordnung aufgenommen würde.

**Antrag zu Art. 4 VüV-öV:**

Abs. 1 sei wie folgt zu präzisieren: «Aufzeichnungen müssen spätestens *am dritten Arbeitstag nach der Aufzeichnung* ausgewertet werden. Ausnahmsweise ist eine Auswertung am *vierten* Arbeitstag zulässig.»

*Begründung:*

Es wird grundsätzlich begrüsst, dass Aufzeichnungen so rasch wie möglich ausgewertet werden. Die Praxis zeigt jedoch, dass dies in sehr vielen Fällen nicht bereits am nächsten Arbeitstag möglich ist. Dies kann aus unterschiedlichen Gründen der Fall sein. So soll der Kreis derjenigen Personen, die eine Auswertung überhaupt vornehmen dürfen, möglichst klein gehalten werden. Der Ausfall einer Person kann hier bereits eine sofortige Auswertung verunmöglichen. Auch kommt es vor, dass Vorfälle nicht sofort gemeldet oder weitergemeldet werden, sodass eine Auswertung eines bedeutsamen Vorfalles nicht mehr möglich wäre. Hinzu kommt, dass die äusserst kurze Frist der Auswertung in einem krassen Missverhältnis zur erlaubten Aufbewahrungsdauer von 100 Tagen steht. Es ist nur schwer nachvollziehbar, weshalb Daten, die nicht mehr ausgewertet werden dürfen, noch 100 Tage aufbewahrt werden sollen.

## **2. Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)**

### ***Antrag zu Art. 10 Abs. 1 VPB:***

- Art. 10 Abs. 1 lit. b sei ersatzlos zu streichen.
- Art. 10 Abs. 1 sei neu wie folgt zu formulieren: «Für die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung innerhalb eines bestimmten Gebietes können Gebietskonzessionen und -bewilligungen erteilt werden, wenn Autobusse und Schiffe eingesetzt werden.»

#### ***Begründung:***

Die Beschränkung der Erteilung von Gebietskonzessionen auf Autobusse und Schiffe begrüssen wir, die kumulativ zu erfüllende Bedingung einer Beschränkung auf Fahrten auf Verlangen oder Sammelfahrten lehnen wir dagegen klar ab. Gebietskonzessionen haben sich im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) auch im Bereich der regelmässigen und gewerbsmässigen Personenbeförderung bestens bewährt. Sie vereinfachen die Planung und bieten in einem hochvernetzten System die erforderliche Flexibilität bei Linienanpassungen. Ausserdem kann der administrative Aufwand vermindert werden.

### ***Antrag zu Art. 11 Abs. 2 VPB:***

Abs. 2 sei ersatzlos zu streichen.

#### ***Begründung:***

Der Flughafen Zürich ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowohl des Fernverkehrs, des Regionalverkehrs und des Ortsverkehrs ausgezeichnet erschlossen. Die Vermutung, dass direkte Flughafentransfers zwischen einem Flughafen und einem touristischen Ort (Art. 6 lit. e VPB) keine bestehenden oder von der öffentlichen Hand mitfinanzierten Verkehrsangebote wesentlich konkurrenzieren, teilen wir nicht, umso mehr, als der Begriff des touristischen Ortes auslegungsbedürftig ist. Die Stadt Zürich kann durchaus auch als touristischer Ort eingestuft werden, ebenso wie zahlreiche touristische Orte im ganzen Kantonsgebiet und in den Nachbarkantonen, die bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Wie bei jeder anderen Konzessionserteilung ist deshalb im Einzelfall zu prüfen, ob eine Konkurrenzierung vorliegt oder nicht.

### ***Antrag zu Art. 15 Abs. 2 VPB:***

Abs. 2 sei wie folgt zu ergänzen: «... die Ausschreibung der betreffenden Linie beschlossen *oder geplant* ist.»

*Begründung:*

Eine kürzere Dauer der Konzession sollte auch dann möglich sein, wenn ein Besteller die Ausschreibung einer Linie noch nicht endgültig beschlossen hat, die Ausschreibung aber bereits geplant ist. Andernfalls müsste mit der Ausschreibung wieder zehn Jahre zugewartet werden.

**Antrag zu Art. 57 VPB:**

Abs. 1: Unverändert.

Abs. 2 (neu): «Wo zonentarifizierte Verbünde bestehen, kann die Anbindung an den direkten Verkehr durch Integration der relevanten Zonen nach dem Grundsatz des Preisanstosses erfolgen.»

Vorgeschlagener Abs. 2: Streichen (fehlende gesetzliche Grundlage).

*Begründung:*

Zu Abs. 2 (neu): Im direkten Verkehr wird heute in der Regel der Streckentarif verrechnet und dabei der Kilometeranstoss umgesetzt: Bei Reisen über mehrere Transportunternehmen werden die jeweiligen Kilometer zusammengezählt und der Preis gemäss Preistabelle Tarif 600 bestimmt. Das führt zu degressiven, mit grösserer Reisedistanz abnehmenden Kilometerpreisen. Bei einem System mit Preisanstoss werden demgegenüber direkt die Preise der einzelnen Transportunternehmen zusammengezählt.

Im Regional- und Ortsverkehr sind Verbünde mit verkehrsmittelübergreifenden Zonentarifen heute die Regel. Streckenbezogene Tarife sind vor allem in den hochvernetzten Systemen der Städte und Agglomerationen nicht kundengerecht. Sie sind zudem aufgrund des Umstandes, dass im selben Gebiet in der Regel mehrere verschiedene Verkehrsunternehmen zahlreiche unterschiedliche und kombinierbare Reise Strecken zwischen Quell- und Zielpunkt anbieten, schlicht nicht mehr praktikabel. Der Zonentarif ist eine optimierte, von der einzelnen Strecke losgelöste Form des direkten Verkehrs. Die Anforderung, den direkten Verkehr umzusetzen, ist bei zonenbasierten Verbünden lokal und regional bereits erfüllt. Aufgrund neuester Erfahrungen mit den Vertriebssystemen ist es zudem nicht möglich, alle möglichen Verbindungen in den Vertriebssystemen abzubilden. Es ist deshalb angezeigt, dass den veränderten Umständen Rechnung getragen und das System aktualisiert wird.

Zwischen dem streckenbezogenen direkten Verkehr und den zonentarifbasierten Verbünden gibt es Schnittstellen. So kann beispielsweise eine Reise über eine bestimmte Strecke in einem Gebiet mit einem Zonentarif enden. Für die Preisbildung ist dabei der Grundsatz des Preisanstosses anzuwenden, weil zwei Preissysteme kombiniert werden, die

auf unterschiedlichen Preisbildungsgrundsätzen beruhen (Streckentarif: ein- oder zweimal benutzbare Strecke; Zonentarif: freie Fahrt innerhalb einer oder mehrerer Zonen während einer bestimmten Dauer). Die Anwendung des Grundsatzes des Kilometeranstosses wäre bei Tarifzonen nicht nur systemwidrig, sondern würde Reisende über grössere Distanzen ungerechtfertigt bevorzugen, weil sie aufgrund der degressiven Kilometerpreise am Zielort die Vorteile des Zonentarifs deutlich günstiger erhielten als Reisende mit kürzeren Distanzen. Aus diesem Grund ist bei einer Kombination zwischen dem Streckentarif des direkten Verkehrs und dem Zonentarif der Verbünde der Preisanstoss umzusetzen.

Zur Streichung des bisherigen Abs. 2:

Art. 16 und 17 nPBG regeln die Organisation des direkten Verkehrs. Dort werden auch die Kompetenzen des BAV aufgeführt. Grundsätzlich ist es Sache der Verkehrsunternehmen, den direkten Verkehr auf dem Weg von Vereinbarungen zu regeln. Das BAV kann zwar eingreifen, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind und die Unternehmen dieser Pflicht nicht zeitgerecht nachkommen (Art. 17 Abs. 4 nPBG). Eine allgemeine Kompetenz des BAV zur Bestimmung der Linien, für die kein direkter Verkehr angeboten werden muss, lässt sich daraus aber nicht ableiten.

**Antrag zu Art. 58 Abs. 1 VPB:**

Abs. 1 sei wie folgt zu ergänzen: «... den Kontrollberechtigten vorzuweisen. *Die Fahrt gilt mit dem Verlassen der Haltestelle als beendet.*»

**Begründung:**

Es häufen sich jene Fälle, in denen Fahrgäste vorbringen, sie hätten das Ticket beim Aussteigen aus dem Fahrzeug noch im Fahrzeug geworfen, weil die Fahrt beendet gewesen sei. Das kommt insbesondere bei Grosskontrollen vor, bei denen die Kontrolle auch bei aussteigenden Fahrgästen auf der Haltestelle stattfinden kann.

**Hinweis zu Art. 79 VPB:**

Allgemein sollte die Verhältnismässigkeit gewahrt werden. Für kleinere Unternehmen ohne automatische Fahrgastzählung sollten Ausnahmen möglich sein, da dort die Zählungen sehr aufwendig werden könnten.

### **3. Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)**

#### **Antrag zu Art. 1 lit. b ARPV:**

Art. 1 lit. b ARPV sei zu präzisieren: «die Bestellung von weiteren Angeboten, Angebotsverbesserungen und Tarifierleichterungen *durch den Bund*;»

Eventualiter: «die *gemeinsame* Bestellung von weiteren Angeboten, Angebotsverbesserungen und Tarifierleichterungen von Bund *mit* Kantonen, Gemeinden oder Dritten;»

#### **Begründung:**

In jenen Bereichen, in denen der Bund keine Abgeltung leistet bzw. sich an der Abgeltung nicht beteiligt, ist es auch nicht angezeigt, dass der Bund legiferiert und beispielsweise den Kantonen die Anwendung der ARPV aufzwingt. Das gilt insbesondere für den Ortsverkehr, an den der Bund von Gesetzes wegen keinerlei Abgeltung leistet (vgl. auch Art. 28 Abs. 2 nPBG), der aber laut Erläuterungen zu Art. 1 lit. b ARPV von der ARPV umfasst werden soll. Das wäre aber – anders als in den Erläuterungen zur ARPV dargestellt – eine deutliche und nicht angezeigte Ausweitung des bisherigen Art. 11 des Transportgesetzes (TG).

#### **Hinweis zu Art. 6 lit. h ARPV:**

Grundsätzlich kann diese Abgeltungsvoraussetzung akzeptiert werden. Es gibt aber viele Linien, bei denen nicht jede einzelne Haltestelle dem direkten Verkehr angehört. Wir gehen davon aus, dass dann diese Abgeltungsvoraussetzung ebenfalls erfüllt ist. Wenn dies nicht der Fall ist, dann wäre diese Bestimmung abzulehnen und im oben erwähnten Sinne zu präzisieren.

#### **Antrag zu Art. 9 ARPV:**

Abs. 1 sei durch einen zweiten Satz zu ergänzen: «... schaffen. *Die Kantone können ergänzende Qualitätsmessungen veranlassen.*»

#### **Begründung:**

Ein schweizweites System zur Messung der Qualität birgt die grosse Gefahr, dass es regionale Besonderheiten nicht berücksichtigen kann, die für die Qualität des öffentlichen Verkehrs in diesem Raum von zentraler Bedeutung sind oder – wegen aktueller Ereignisse – werden können. Damit die in Abs. 2 derselben Bestimmung vorgesehenen Aufträge zur Messung der Qualität an die Transportunternehmen erteilt werden können, muss es den Kantonen möglich sein, aufgrund eigener Qualitätsmessungen die wichtigsten Indikatoren festlegen zu können. Hinzu kommt, dass aufgrund der Erläuterungen zu dieser Bestimmung

der ARPV nicht sichergestellt ist, dass bei Inkrafttreten der Verordnung bereits ein schweizweites System zur Verfügung steht.

**Antrag zu Art. 15 ARPV:**

Art. 15 ARPV sei wie folgt zu ergänzen:

Abs. 1 (neu): «Eine Eigenkapitalverzinsung kann in der Regel nur unter folgenden Bedingungen gewährt werden:

– (Hier sind die Bedingungen möglichst abschliessend aufzuzählen. Unseres Erachtens sind die heute geltenden Bedingungen zu übernehmen.)»

Abs. 2 (neu): «Der Bund und die Kantone entscheiden gemeinsam über eine allfällige Eigenkapitalverzinsung.»

Abs. 3 (bisheriger Text von Art. 15 ARPV): «Das Bundesamt teilt ...»

**Begründung:**

Für den Fall einer Eigenkapitalverzinsung sollte zunächst festgelegt werden, welche Bedingungen erfüllt sein müssen, damit eine Eigenkapitalverzinsung überhaupt in Frage kommt (Abs. 1). Im Weiteren sollte klar geregelt werden, dass eine Eigenkapitalverzinsung nur durch Bund und Kantone gemeinsam gewährt werden kann (Abs. 2). Gewährt der Bund eine solche Verzinsung allein, hat er auch bereit zu sein, die entsprechenden Kosten zu tragen und die Kantonsquote in diesem Umfang zu erhöhen.

**Antrag zu Art. 19 ARPV:**

Abs. 1 sei durch die bisherige Formulierung nach Art. 27 ADFV zu ersetzen:

«Kapitalkosten können in die Planrechnung einer Offerte aufgenommen werden, wenn für die entsprechenden Investitionen Finanzierungszusicherungen durch die Besteller vorliegen.»

Abs. 3 sei zu präzisieren: Das Wort «mindestens» sei zu streichen.

**Begründung:**

Zu Art. 19 Abs. 1: Aus der Bestimmung sollte klar hervorgehen, dass es eine Finanzierungszusicherung für ein Investitionsobjekt ist. Die bisherige Formulierung ist hier eindeutiger.

Zu Art. 19 Abs. 3: Der Artikel sollte präziser gefasst werden. Die Aussage «mindestens der Bilanzwert» öffnet dem bisherigen Transportunternehmen Tür und Tor für nachträglich willkürlich zu verrechnende Kosten. Die Vergütung ist eindeutig auf den Bilanzwert zu beschränken sowie auf klar belegbare Ausstiegskosten.

**Antrag zu Art. 21 Abs. 5 ARPV:**

Abs. 5 sei zu präzisieren: «Die für das zweite Jahr und allenfalls weitere Jahre einer Fahrplanperiode vereinbarten Abgeltungen des Bundes und der Kantone stehen unter dem Vorbehalt der Budgetgenehmigung durch die eidgenössischen Räte und kantonalen Instanzen.»

*Begründung:*

Da es sich um gemeinsam bestellte Leistungen handelt, gilt der Vorbehalt auch für die Kantone.

**Antrag zu Art. 22 Abs. 3 ARPV:**

Abs. 3 sei zu präzisieren: «Eine Nachzahlung ist ausgeschlossen.» («des Bundes» gestrichen)

*Begründung:*

Falls der Bund eine Nachzahlung ausschliesst, so gilt diese Regelung auch für Kantone.

**Antrag zu Art. 24 Abs. 3 ARPV:**

Abs. 3 sei zu präzisieren: «Die Zielvereinbarung kommt zu Stande, wenn das Transportunternehmen, der Bund und die *massgeblich* beteiligten Kantone zugestimmt haben ...»

*Begründung:*

Ohne diese Präzisierung könnte ein Kanton mit einer Minderheitsbeteiligung willkürlich eine Zielvereinbarung verhindern.

**Antrag zu Art. 25 ARPV:**

Der Text sei so zu verfassen, dass klar daraus hervorgeht, dass sich auch der Bund als Besteller finanziell an einer Bonuszahlung beteiligt, und zwar unabhängig davon, ob die Kantonsquote ausgeschöpft ist.

*Begründung:*

Da die Leistungen von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt und abgegolten werden, besteht auch für den Bund eine Pflicht, sich an einer Bonuszahlung zu beteiligen.

**Antrag zu Art. 28 ARPV:**

Abs. 1 und 2: Unverändert.

Abs. 3 (neu): Die Besteller können eine Betriebsmittelübergabe vom bisher damit betrauten Transportunternehmen für eigens für das betreffende Verkehrsangebot angeschaffte Betriebsmittel zum Bilanzwert verlangen.

Abs. 4: Bisheriger Abs. 3 unverändert.



*Begründung:*

Die Bestimmung regelt die Übertragung von Betriebsmitteln, wenn ein neues Unternehmen den Auftrag erhält. In Abs. 2 wird das Recht verankert, dass das bisherige Unternehmen seine eigens für das Angebot beschafften Betriebsmittel dem neuen Unternehmen zum Bilanzwert verkaufen kann. Damit wird ein einseitiges Wahlrecht für das bisherige Unternehmen festgelegt, die Betriebsmittel zu übertragen, sofern es dies will. Durch dieses einseitige Wahlrecht wird der Wettbewerb, insbesondere bei Eisenbahnunternehmen, faktisch verunmöglicht, weil die Rollmaterialbeschaffung für ein grösseres Leistungspaket viel zu lange dauert. Hinzu kommt, dass das bisherige Unternehmen die Kosten des zurückbehaltenen Rollmaterials auf die noch verbleibenden Leistungen verteilen wird, was zu einer starken Verteuerung dieser Leistungen führt und volkswirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Aus diesen Gründen müssen auch die Besteller verlangen können, dass die eigens für eine Leistung angeschafften Betriebsmittel dem neuen Unternehmen übertragen werden müssen.

***Hinweis zu Art. 29 Abs. 6 ARPV:***

Über die Zuordnung von Angeboten, Erlösen und Nebenerlösen zu abteilungsberechtigten Sparten entscheidet das BAV. Dagegen ist nichts einzuwenden. Die Zuordnung gibt aber in der Praxis immer wieder zu langwierigen Diskussionen Anlass. Es wäre wünschenswert, wenn das BAV möglichst klar und abschliessend festlegen würde, welche Erlöse und Nebenerlöse zu welchen Sparten gehören.

**4. Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV)**

***Antrag zu Art. 9 KFEV:***

Abs. 3 (neu): «Schmalspurbahnen und kleinere Unternehmen können auf Antrag durch das BAV von dieser Pflicht befreit werden.»

*Begründung:*

Gemäss Art. 64 EBG kann für Schmalspurbahnen und kleinere Unternehmen auf eine Trennung verzichtet werden. Das ist sinnvoll und sollte deshalb auch in der Verordnung vorgesehen werden.

***Antrag zu Art. 12 Abs. 2 KFEV:***

Abs. 2 Zusätzlicher Buchstabe (an geeigneter Stelle einzufügen): «Die Prüfung einzelner grosser Vorhaben ab einem Investitionsvolumen von ... Mio. Franken.»

*Begründung:*

Der Controllingprozess sollte auch die Prüfung der grösseren Einzelobjekte umfassen. Gegenwärtig läuft die Finanzierung teilweise bereits mit Programmvereinbarungen. Die fehlende Objektprüfung ist fragwürdig.

***Grundsätzlicher Hinweis zu Art. 12 KFEV:***

Der in Art. 12 KFEV umschriebene Controllingprozess ist im Grundsatz zweckmässig. Insbesondere muss das Steuerungselement gestärkt werden. Der damit anvisierte Abgleich der Angebotsplanung mit den Anforderungen des RPV muss jedoch neben einem kurzfristigen auch einen mittel- bis langfristigen Horizont haben. Die Kantone sind in der Ausgestaltung des Prozesses zwingend einzubeziehen. Eine Abstimmung mit den Controllingprozessen unter Federführung der Kantone muss unter allen Umständen möglich sein.

***Antrag zu Art. 17 Abs. 1 KFEV:***

Präzisierung: «Wird ein Teil der von den Bestellern zur Abgeltung ... nicht für die Finanzierung von Investitionen benötigt, *so können die Besteller verlangen, dass* diese Beträge zur Rückzahlung von früher gewährten Darlehen verwendet werden.»

*Begründung:*

Wenn Abschreibungsmittel innerhalb des Zeitraums der Mittelfristplanung (vier Jahre) nicht für Investitionen gebraucht werden, erscheint es nicht zweckmässig, dass diese Mittel in jedem Fall zwingend zur Rückzahlung von früher gewährten Darlehen verwendet werden müssen. Es gibt zahlreiche Gründe, weshalb von einer Rückzahlung abgesehen werden kann. Insbesondere bei Bauprojekten gibt es immer wieder unvorhersehbare Verzögerungen. Es wäre nicht zweckmässig, die Mittel dann zurückzuverlangen.

***Antrag zu Art. 21 Abs. 2 KFEV:***

Präzisierung: «Die Konzessionärinnen legen den Bestellern *in der Regel* halbjährlich einen schriftlichen Bericht vor.»

*Begründung:*

Eine mindestens halbjährliche Berichterstattung bedeutet für kleinere Unternehmen einen zu grossen administrativen Aufwand.

***Hinweis zu Art. 21 KFEV:***

Der Mechanismus der Berichterstattung Bund – Kantone gemäss Art. 21 KFEV ist sorgfältig auf die Bedürfnisse bzw. Entscheidungsprozesse der Besteller abzustimmen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**