

**Verordnung**  
**über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung; AGV)**  
vom 10.09.1997 (Stand 01.01.2015)

---

*Der Regierungsrat des Kantons Bern,*  
gestützt auf Artikel 12 Absatz 5 und 15 des Gesetzes vom 16. September 1993  
über den öffentlichen Verkehr<sup>1)</sup>,  
auf Antrag der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, \*  
*beschliesst:*

## **1 Allgemeine Bestimmungen**

### **Art. 1      *Gegenstand***

<sup>1</sup> Diese Verordnung

- a* konkretisiert die vom Grossen Rat beschlossenen Grundsätze über das Angebot im öffentlichen Verkehr,
- b* bildet den Rahmen für die Leistungsvereinbarungen zwischen dem Kanton und den Transportunternehmen und
- c* \* legt die Auslastungs- und Kostendeckungsgrade nach Artikel 7 Absatz 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr fest.

### **Art. 2      *Geltungsbereich***

<sup>1</sup> Die Angebotsverordnung definiert das Angebot im öffentlichen, nicht touristischen Verkehr, das gemäss Artikel 28 des Bundesgesetzes vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG)<sup>2)</sup> sowie gemäss Artikel 3 und 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom Kanton abzugelten ist. \*

<sup>2</sup> Der Schnellzugsverkehr unterliegt dieser Verordnung nicht. Als Schnellzüge gelten alle Züge des internationalen Verkehrs und alle Züge des Fernverkehrs auf SBB-Strecken und auf den BLS-Strecken Thun-Brig, Thun-Interlaken und Lengnau-Moutier.

---

<sup>1)</sup> BSG 762.4

<sup>2)</sup> SR 745.1

\* Änderungstabellen am Schluss des Erlasses  
97-74

## 2 Erschliessung

### Art. 3 *Erschliessungsgrundsätze*

<sup>1</sup> Zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung des Bundesrates vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB)<sup>1)</sup> werden in der Regel mit mindestens einer Haltestelle erschlossen, wenn sie mindestens 300 ständige Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeits- oder Ausbildungsplätze aufweisen, wobei der Anteil der ständigen Einwohnerinnen und Einwohner wenigstens 100 betragen muss.

Noch nicht überbauten Bauzonen wird Rechnung getragen. \*

<sup>2</sup> Der Wert gemäss Absatz 1 kann unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit einem vertretbaren Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt.

<sup>3</sup> Im Berggebiet beträgt der entsprechende Wert 200 Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeits- und Ausbildungsplätze.

<sup>4</sup> Freizeitanlagen können im Rahmen von Absatz 2 berücksichtigt werden.

### Art. 4 *Erschliessungsqualität*

<sup>1</sup> Ist die Erschliessungsfunktion gegeben, so darf, unter Vorbehalt besonderer topografischer Verhältnisse, die Luftliniendistanz zwischen Wohn-, Arbeits- oder Ausbildungsplatz und Haltestelle nicht grösser sein als

- a 400 Meter bei Linien, deren Haltestellen-Abfahrten mit den Faktoren 1 bis 1,5 gewichtet werden (Feinerschliessung, Art. 5 Abs. 1 KBV<sup>2)</sup>);
- b 750 Meter bei Linien, deren Haltestellen-Abfahrten mit den Faktoren 2 bis 4 gewichtet werden (Groberschliessung, Art. 5 Abs. 1 KBV).

<sup>2</sup> Für Gebiete mit ungebündelten Verkehrsströmen und geringer Nachfrage können unkonventionelle Betriebsarten im Sinne von Artikel 14 vorgesehen werden.

### Art. 5 *Angebotsstufen*

<sup>1</sup> Im Linienbetrieb werden vier Angebotsstufen unterschieden: \*

- a Angebot zur Sicherstellung der Mobilitätvorsorge in Gebieten mit schwacher Siedlungsdichte als Angebotsstufe 1 mit 4 bis 15 Kurspaaren pro Tag,

---

<sup>1)</sup> SR 745.11

<sup>2)</sup> BSG 762.415

- b* Stundentakt für regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte als Angebotsstufe 2 mit 16 bis 25 Kurspaaren pro Tag,
- c* Halbstundentakt für regionale Verbindungen bei hoher Siedlungsdichte oder Siedlungsschwerpunkten als Angebotsstufe 3 mit 26 bis 39 Kurspaaren pro Tag,
- d* Kursfolgezeit von 30 Minuten und weniger für Gebiete mit flächenhaft hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte als Angebotsstufe 4 mit 40 und mehr Kurspaaren pro Tag.

<sup>2</sup> ... \*

<sup>3</sup> Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 01.00 Uhr verlassen, werden vom Kanton in der Regel weder bestellt noch abgoltten. \*

### **3 Angebotsgrundsätze**

#### **Art. 6**      *Angebots- und Fahrplangestaltung*

<sup>1</sup> Das Angebot im öffentlichen Verkehr ist als Gesamtsystem zu optimieren.

<sup>2</sup> Die Ausgestaltung des Angebotes im öffentlichen Verkehr orientiert sich an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden.

<sup>3</sup> Die verschiedenen Angebote sind so aufeinander abzustimmen, dass Transportketten gebildet bzw. verbessert werden.

<sup>4</sup> Mehrfachbedienungen gemäss Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung des Bundesrates vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)<sup>1)</sup> sind zu vermeiden. \*

<sup>5</sup> Die Fahrpläne sind insbesondere aufgrund folgender Kriterien zu optimieren:

- a* Fahrgastströme,
- b* grundsätzliche Anwendung des Taktsystems,
- c* gute Anschlüsse an die wichtigen Verbindungen in den Knotenpunkten sowie kurze Fahrzeiten,
- d* \* das Erreichen des nächstgelegenen Zentrums der Stufen 1 bis 3 gemäss Richtplan des Kantons Bern mit höchstens einmaligem Umsteigen.

<sup>6</sup> Die Fahrzeuge sind nach umweltschonenden und wirtschaftlichen, auf die Nachfrage abgestimmten Aspekten einzusetzen.

---

<sup>1)</sup> SR 745.16

**Art. 7** *Leistungserbringung durch die Transportunternehmen*

<sup>1</sup> Bei der Leistungserbringung ist es Aufgabe der Transportunternehmen, insbesondere

- a das Angebot so zu gestalten, dass die notwendigen Transportkapazitäten zur Verfügung stehen;
- b die Pünktlichkeit aller Kurse am Ziel- oder Umsteigeort zu gewährleisten. Kein Kurs darf vor der publizierten Zeit abfahren;
- c die Fahrgäste regelmässig über das Angebot und ausreichend über Störungen zu informieren;
- d mit zielgruppengerechten und umfassenden Marketingmassnahmen, die mit den übrigen Transportunternehmen zu koordinieren sind, den Markt aktiv und dauernd zu bearbeiten;
- e ihr Personal kundenorientiert aus- und weiterzubilden;
- f sich um die persönliche Sicherheit der Fahrgäste zu bemühen;
- g in Regionalzügen, deren Fahrzeit länger als 30 Minuten dauert, in der Regel eine erste Klasse und Toiletten anzubieten;
- h die Bedürfnisse Behinderter angemessen zu berücksichtigen;
- i die Komfortvorteile gegenüber dem motorisierten Privatverkehr, namentlich Infrastrukturen wie Verkaufs- und Informationsstellen, Verpflegungsmöglichkeiten auf Bahnhöfen und in den Zügen, Möglichkeiten zum Velotransport und ähnliches, auszunützen und auszubauen.

**Art. 8** *Tarife*

<sup>1</sup> Die Transportunternehmen legen die Tarife fest und setzen sich für die Bildung von Tarifverbunden ein. Die Tarife, das Verkaufssystem und die Vertriebskanäle sollen im Verkehrsgebiet möglichst einheitlich sein.

<sup>2</sup> Der Kanton ist bestrebt, Tarifunterschiede bei gleichwertigen Verkehrsangeboten auszugleichen. Insbesondere leistet er den Transportunternehmen Abgeltungen für Tarifaufschläge, welche durch die Angleichung von Tarifen in Verbundgebieten entstehen und nicht durch Preiserhöhungen ausgeglichen werden können.

<sup>3</sup> Der Kanton und die Transportunternehmen sind bestrebt, marktgerechte und sozialverträgliche Tarife anzubieten.

**Art. 9** *Bestellverfahren und Leistungsvereinbarungen*

<sup>1</sup> Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination schliesst mit den Transportunternehmen Leistungsvereinbarungen ab, die insbesondere das Angebotskonzept und die dafür zu bezahlende Abgeltung festlegen. \*

<sup>2</sup> Das Bestellverfahren richtet sich nach Artikel 11 bis 23 ARPV und gilt sinngemäss auch für den Ortsverkehr. \*

<sup>3</sup> Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination führt die Verhandlungen mit den Transportunternehmungen über die zu erbringenden Leistungen und prüft im Rahmen des Bestellverfahrens insbesondere \*

- a \* die effiziente Betriebsführung gemäss Artikel 7 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr sowie Artikel 10 und 11 dieser Verordnung,
- b die Zweckmässigkeit gemäss Artikel 12,
- c die Einhaltung der Angebotsgrundsätze.

<sup>4</sup> Es schliesst Anbietende aus, wenn Ausschlussgründe nach Artikel 24 der Verordnung vom 16. Oktober 2002 über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBV)<sup>1)</sup> vorliegen. \*

<sup>5</sup> Die Transportunternehmungen reichen ihre Offerten für die neue Fahrplanperiode dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination innerhalb der vom Bundesamt für Verkehr festgelegten Fristen ein. \*

<sup>6</sup> ... \*

## 4 Erfolgskontrolle der effizienten Betriebsführung und Überprüfung der Zweckmässigkeit

### Art. 10 Zielvorgaben

<sup>1</sup> Die Transportunternehmungen betreiben die vom Grosse Rat festgelegten Linien derart, dass die Auslastung in Personen pro Kurs und der Kostendeckungsgrad einer ganzen Linie (oder einer als Einheit betriebenen Liniengruppe) den Zielvorgaben in den nachfolgenden Tabellen 1 und 2 entsprechen: \*

<sup>1a</sup> Tabelle 1 (durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs, gemessen am meistbelasteten Teilstück einer Linie, Zielvorgaben): \*

Angebotsstufe	1 Kleinbus	2 Midi- und Standardbus	3 Gelenk- und Megabus	4 Schmalspurzug und Tram	5 Normalspurzug
1 (4 bis 15 Kurspaare / Tag)	3	6	8	20	25

<sup>1)</sup> BSG 731.21

Angebotsstufe	1 Kleinbus	2 Midi- und Standardbus	3 Gelenk- und Megabus	4 Schmal-spurzug und Tram	5 Normal-spurzug
2 (16 bis 25 Kurspaare / Tag)	5	10	15	25	35
3 (26 bis 39 Kurspaare / Tag)	6	13	20	30	50
4 (ab 40 Kurspaare / Tag)	8	16	25	40	60

<sup>1b</sup> Tabelle 2 (Kostendeckungsgrad, Zielvorgaben): \*

Angebotsstufe	Kostendeckungsgrad: Zielvorgabe
1 (4 bis 15 Kurspaare / Tag)	35%
2 (16 bis 25 Kurspaare / Tag)	40%
3 (26 bis 39 Kurspaare / Tag)	45%
4 (ab 40 Kurspaare / Tag)	50%

Für Kleinbusse gilt ein um zehn Prozentpunkte reduzierter Zielkostendeckungsgrad.

<sup>2</sup> Die Buskategorien werden wie folgt definiert: \*

- a Kleinbusse sind Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis maximal fünf Tonnen (Klasse M2 gemäss Art. 12 Abs. 1 Bst. b der Verordnung des Bundesrates vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS]<sup>1)</sup>).
- b Midi- und Standardbusse sind Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über fünf Tonnen und einer Länge von maximal 13 Metern.
- c Gelenk- und Megabusse sind Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 13 Metern.

<sup>3</sup> Die Transportunternehmungen weisen den Bedarf von Linien nach, welche die Zielvorgaben gemäss Absatz 1 nicht erreichen.<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> SR 741.41

<sup>2)</sup> Die Abätze 3 bis 5 entsprechen den bisherigen Absätzen 2 bis 4

<sup>4</sup> Im Rahmen des Bestellverfahrens schlagen die Transportunternehmungen Verbesserungen vor für Linien, welche die Zielvorgaben gemäss Absatz 1 nicht erreichen, namentlich Massnahmen, um den Mitteleinsatz zu reduzieren und mehr Fahrgäste zu gewinnen.<sup>2)</sup>

<sup>5</sup> Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination prüft die Vorschläge der Transportunternehmungen in Zusammenarbeit mit den betroffenen regionalen Verkehrskonferenzen und allenfalls mit den Gemeinden. Es kann neue Lösungen vorschlagen.<sup>3)</sup> \*

### **Art. 11** *Minimalanforderungen*

<sup>1</sup> Angebote, welche auch die Minimalanforderungen gemäss den untenstehenden Tabellen 3 und 4 nicht erreichen, sind auf ihre Zweckmässigkeit gemäss Artikel 12 und auf ihre Effizienz aufgrund von Kennzahlen (Art. 16 Abs. 1 und 3) im Detail zu überprüfen. \*

<sup>1a</sup> Tabelle 3 (durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs, gemessen am meistbelasteten Teilstück einer Linie, Minimalanforderungen): \*

<b>Angebotsstufe</b>	<b>1 Kleinbus</b>	<b>2 Midi- und Standardbus</b>	<b>3 Gelenk- und Megabus</b>	<b>4 Schmal-spurzug und Tram</b>	<b>5 Normal-spurzug</b>
1 (4 bis 15 Kurspaare / Tag)	2	4	5	12	15
2 (16 bis 25 Kurspaare / Tag)	3	6	9	15	20
3 (26 bis 39 Kurspaare / Tag)	4	8	12	20	30
4 (ab 40 Kurspaare / Tag)	5	10	15	25	40

<sup>1b</sup> Tabelle 4 (Kostendeckungsgrad, Minimalvorgaben): \*

<b>Angebotsstufe</b>	<b>minimaler Kostendeckungsgrad</b>
1 (4 bis 15 Kurspaare / Tag)	20%

<sup>2)</sup> Die Abätze 3 bis 5 entsprechen den bisherigen Absätzen 2 bis 4

<sup>3)</sup> Die Abätze 3 bis 5 entsprechen den bisherigen Absätzen 2 bis 4

Angebotsstufe	minimaler Kostendeckungsgrad
2 (16 bis 25 Kurspaare / Tag)	20%
3 (26 bis 39 Kurspaare / Tag)	25%
4 (ab 40 Kurspaare / Tag)	30%

Für Kleinbusse gilt ein um fünf Prozentpunkte reduzierter minimaler Kostendeckungsgrad.

<sup>2</sup> Ist die Zweckmässigkeit ausgewiesen, schlagen die Transportunternehmungen im Rahmen des Bestellverfahrens Massnahmen vor, um die Effizienz zu steigern und die Minimalanforderungen gemäss Tabellen 3 und 4 zu erreichen.

<sup>3</sup> Sofern notwendig, schlagen sie grundlegende Veränderungen vor, so insbesondere eine Änderung der Linienführung, des Verkehrsmittels, der Fahrzeugtypen oder der Betriebsart einschliesslich unkonventioneller Betriebsformen gemäss Artikel 14.

<sup>4</sup> Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination prüft die Vorschläge der Transportunternehmungen in Zusammenarbeit mit den betroffenen regionalen Verkehrskonferenzen und allenfalls mit den Gemeinden. Es kann neue Lösungen vorschlagen. \*

## **Art. 12** *Zweckmässigkeit*

<sup>1</sup> Linien, welche die Minimalanforderungen gemäss den Tabellen 3 und 4 nicht erreichen, sind zweckmässig, wenn sie die Minimalkriterien gemäss Artikel 7 Absatz 2 ARPV erfüllen. Linien können zudem als zweckmässig erachtet werden, wenn \*

- a sie eine wichtige Funktion im öffentlichen Verkehrsnetz erfüllen, wie zum Beispiel als Zubringerlinie zu einem Hauptast oder zur Gewährleistung von wichtigen Anschlüssen an das übergeordnete Netz;
- b es sich um kantonsübergreifende Linien handelt, welche für den Nachbaranton wichtig sind;
- c sie zu wesentlichen Teilen andere Transportzwecke wie Postsachentransporte erfüllen;
- d durch ihre Aufhebung, unter Einbezug der Auswirkungen auf andere Linien, keine effektiven Nettoeinsparungen erzielt werden können.



**Art. 13** *Entscheid über die grundlegenden Veränderungen*

<sup>1</sup> Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination unterbreitet die bereinigten, grundlegenden Veränderungsvorschläge (Art. 11 Abs. 4) dem zuständigen Organ zum Entscheid. \*

<sup>2</sup> Angebote, die nicht zweckmässig sind und die auch die Minimalanforderungen nach Artikel 11 Absatz 1 nicht erfüllen, werden nur noch für das der Offerte folgende Fahrplanjahr vereinbart und abgegolten. Vorbehalten bleibt in jedem Fall der Angebotsbeschluss.

**Art. 14** *Sonderlösungen*

<sup>1</sup> Anstatt des Linienbetriebes sind innerhalb der Angebotsstufe 1 nach Artikel 5 unkonventionelle Betriebsarten wie Bedarfs- oder Bürgerbusse, Sammeltaxis und dergleichen möglich.

<sup>2</sup> Der Kanton beteiligt sich an der Finanzierung, wenn unkonventionelle Betriebsarten die Grundversorgung abdecken und zu besseren Betriebsergebnissen führen als ein konventioneller Linienbetrieb.

<sup>3</sup> Es können zusätzliche Betriebsbeiträge der Gemeinden verlangt (Art. 12 Abs. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr) oder feste Entschädigungen (Artikel 7 Absatz 8 ARPV) vereinbart werden. \*

**Art. 15** *Versuchsbetriebe*

<sup>1</sup> Neue Angebote, die nicht durch den Grossen Rat im Angebotsbeschluss eingeführt werden, werden vorerst als Versuchsbetriebe (Art. 6 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr) mit einer Dauer von in der Regel drei Jahren eingeführt, wenn sie \*

- a zweckmässig sind;
- b die Erschliessungsgrundsätze gemäss Artikel 3 erfüllen;
- c keine bestehende Linie des öffentlichen Verkehrs erheblich konkurrenzieren;
- d aller Voraussicht nach mindestens die Minimalanforderungen an Auslastung und Kostendeckung gemäss Artikel 11 erreichen.

<sup>2</sup> Der Kanton kann seine Abgeltung davon abhängig machen, dass Gemeinden den zusätzlichen Beitrag gemäss Artikel 12 Absatz 4 Gesetzes über den öffentlichen Verkehr oder Dritte finanzielle Beiträge leisten. \*

<sup>3</sup> Der zusätzliche Beitrag der weiteren Träger gemäss Artikel 12 Absatz 4 Gesetzes über den öffentlichen Verkehr wird je nach Interessenlage fallweise festgelegt. Er beträgt mindestens 25 Prozent, höchstens 75 Prozent des Abgeltungsbetrages. \*

<sup>4</sup> Angebote, welche aufgrund von Betriebsumstellungen (Bahn/Bus) neu konzipiert werden oder durch die der Kanton Einsparungen erzielt oder welche einem übergeordneten kantonalen Interesse dienen, werden gemäss Artikel 6 und 12 Absatz 1 Gesetzes über den öffentlichen Verkehr finanziert. \*

## 5 Übergangs- und Schlussbestimmungen

### Art. 16 *Änderung bisherigen Rechts*

<sup>1</sup> Die Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs vom 23. August 1995 wird wie folgt geändert:<sup>1)</sup>

### Art. 17 *Übergangsbestimmungen*

<sup>1</sup> Die Bestimmungen dieser Verordnung werden erstmals für die Fahrplanperiode 1998/99 angewendet.

<sup>2</sup> Während einer Übergangsfrist von maximal zwei Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung erfolgt die Überprüfung des Angebotes gemäss Artikel 10-13 anhand der von den Transportunternehmungen nach ihren eigenen Methoden erarbeiteten Kennziffern und der spezifischen Vorgaben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion für das Bestellverfahren.

<sup>3</sup> Ab 1999 werden die Kennzahlen aufgrund der Ausführungsbestimmungen zum eidgenössischen Eisenbahngesetz ausgewählt und ermittelt oder, soweit als Ergänzung zu den bundesgesetzlichen Vorschriften zulässig und nötig, aufgrund von Weisungen, welche die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion erlässt.

### Art. 18 *Inkrafttreten*

<sup>1</sup> Diese Verordnung tritt am 1. November 1997 in Kraft.

Bern, 10. September 1997

Im Namen des Regierungsrates  
Die Präsidentin: Zölich  
Der Staatsschreiber: Nuspliger

---

<sup>1)</sup> BSG 762.415

### Änderungstabelle - nach Beschluss

Beschluss	Inkrafttreten	Element	Änderung	BAG-Fundstelle
10.09.1997	01.11.1997	Erlass	Erstfassung	97-74
21.12.2011	01.03.2012	Ingress	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 1 Abs. 1, c	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 2 Abs. 1	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 3 Abs. 1	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 5 Abs. 1	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 5 Abs. 2	aufgehoben	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 5 Abs. 3	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 6 Abs. 4	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 6 Abs. 5, d	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 Abs. 1	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 Abs. 2	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 Abs. 3, a	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 Abs. 4	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 Abs. 5	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 Abs. 6	aufgehoben	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 10 Abs. 1	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 10 Abs. 1a	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 10 Abs. 1b	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 10 Abs. 2	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 11 Abs. 1	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 11 Abs. 1a	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 11 Abs. 1b	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 12 Abs. 1	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 14 Abs. 3	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 15 Abs. 1	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 15 Abs. 2	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 15 Abs. 3	geändert	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 15 Abs. 4	geändert	12-13
29.10.2014	01.01.2015	Art. 9 Abs. 1	geändert	14-100
29.10.2014	01.01.2015	Art. 9 Abs. 3	geändert	14-100
29.10.2014	01.01.2015	Art. 9 Abs. 5	geändert	14-100
29.10.2014	01.01.2015	Art. 10 Abs. 5	geändert	14-100
29.10.2014	01.01.2015	Art. 11 Abs. 4	geändert	14-100
29.10.2014	01.01.2015	Art. 13 Abs. 1	geändert	14-100

## Änderungstabelle - nach Artikel

Element	Beschluss	Inkrafttreten	Änderung	BAG-Fundstelle
Erlass	10.09.1997	01.11.1997	Erstfassung	97-74
Ingress	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 1 Abs. 1, c	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 2 Abs. 1	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 3 Abs. 1	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 5 Abs. 1	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 5 Abs. 2	21.12.2011	01.03.2012	aufgehoben	12-13
Art. 5 Abs. 3	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 6 Abs. 4	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 6 Abs. 5, d	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 9 Abs. 1	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 9 Abs. 1	29.10.2014	01.01.2015	geändert	14-100
Art. 9 Abs. 2	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 9 Abs. 3	29.10.2014	01.01.2015	geändert	14-100
Art. 9 Abs. 3, a	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 9 Abs. 4	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 9 Abs. 5	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 9 Abs. 5	29.10.2014	01.01.2015	geändert	14-100
Art. 9 Abs. 6	21.12.2011	01.03.2012	aufgehoben	12-13
Art. 10 Abs. 1	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 10 Abs. 1a	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 10 Abs. 1b	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 10 Abs. 2	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 10 Abs. 5	29.10.2014	01.01.2015	geändert	14-100
Art. 11 Abs. 1	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 11 Abs. 1a	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 11 Abs. 1b	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 11 Abs. 4	29.10.2014	01.01.2015	geändert	14-100
Art. 12 Abs. 1	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 13 Abs. 1	29.10.2014	01.01.2015	geändert	14-100
Art. 14 Abs. 3	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 15 Abs. 1	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 15 Abs. 2	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 15 Abs. 3	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13
Art. 15 Abs. 4	21.12.2011	01.03.2012	geändert	12-13