



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Dezember 2023

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen

**Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung zur «Weiterentwicklung der
Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»**

Inhalt

1	Ausgangslage	3
2	Durchführung der Vernehmlassung	3
2.1	Expliziter Verzicht auf eine Stellungnahme	3
3	Auswertung anhand des Fragebogens	4
3.1	Beurteilung des Handlungsbedarfs bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport.....	4
3.2	Welche der vorgeschlagenen Varianten wird als geeigneter erachtet, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen	4
3.3	Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung	5
3.4	Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten	6
3.5	Finanzielle Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe	6
3.6	Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr	6
3.7	Einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen	6
3.8	Finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten	7
3.9	Umschlags- und Verladebeitrag.....	7
3.10	Weiterführung LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr oder Integration in den Umschlags- und Verladebeitrag.....	7
3.11	Finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr ...	7
3.12	Weiterentwicklung und finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr	8
3.13	Eignung Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV	8
3.14	Eignung Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als Mittel für die Weiterentwicklung des EWLTV	8
3.15	Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes	8
3.16	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage.....	8
4	Anhang / Annexe / Allegato	10
4.1	Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden	10
4.1.1	Kantone / Cantons / Cantoni	10
4.1.2	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	10
4.1.3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	10
4.1.4	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	11
4.1.5	Organisationen / organisations/ organizzazioni	11

1 Ausgangslage

Der Bundesrat hat das UVEK am 2. November 2022 beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

2 Durchführung der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung dauerte vom 2. November 2022 bis zum 24. März 2023.

Eingeladen waren insgesamt 161 Adressaten.

Es sind 103 Stellungnahmen eingegangen:

	Adressaten	Antwortende	Davon expliziter Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme
Kantone und KdK	27	26	1
Politische Parteien	11	6	
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	2	
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	6	1
Organisationen	112	67 (wovon 29 nicht angeschrieben)	2
Total	161	107	4

In einem separaten Dokument werden alle Stellungnahmen auf der Webseite der Bundeskanzlei (BK) publiziert.

2.1 Expliziter Verzicht auf eine Stellungnahme

Kanton Obwalden
Schweizerischer Arbeitgeberverband
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Vereinigung Kantonalen Gebäudeversicherungen (VKG)

Auswahl genereller Aussagen und Beurteilung des Handlungsbedarfs

- Der Handlungsbedarf bei den Rahmenbedingungen im Schweizer Gütertransport wird bejaht.
- Einige Antwortende lehnen die Vorlage komplett ab oder fordern eine Überarbeitung.
- Einige Antwortende unterstützen die Vorlage nicht vollumfänglich, unter anderem wird das fehlende Verlagerungsziel im nationalen Verkehr bemängelt, Fördermassnahmen für den Binnen-, Import- und Exportverkehr gefordert oder die Schaffung attraktiver Bahnangebote auch für kürzere Strecken vorgeschlagen. Teilweise wird angeregt, den Massnahmenfächer auch auf die Strasse auszuweiten. Andere weisen ausdrücklich darauf hin, dass - anders als im Transitverkehr -, im Binnengüterverkehr kein gesetzlicher Verlagerungsauftrag bestehe.

3 Auswertung anhand des Fragebogens

3.1 Beurteilung des Handlungsbedarfs bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Der Handlungsbedarf bei den Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport wird bejaht. Einige wenige Antwortenden fordern eine komplette Überarbeitung der Vorlage, jedoch ohne den Handlungsbedarf an sich in Frage zu stellen.

3.2 Welche der vorgeschlagenen Varianten wird als geeigneter erachtet, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen

Tabelle 2 gibt die kategorisierte Positionierung der Stellungnehmenden wieder. Insgesamt wurden durch das BAV drei Kategorien definiert. Es sind dies:

- Variante 1: uneingeschränkte, weitgehende oder tendenzielle Zustimmung zu Variante 1
- Variante 2: uneingeschränkte, weitgehende oder tendenzielle Zustimmung zu Variante 2
- Ablehnung: Ablehnung der Vorlage und beider Varianten

	Variante 1	Variante 2	Ablehnung
Kantone	AG, AR, AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, VD, ZG, ZH	SG	
Politische Parteien	Die Mitte, Grüne, GLP, FDP, SPS	SVP	
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, Städteverband		
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	Bauernverband, economiesuisse, SGB, Travailsuisse		
Organisationen	Alpeninitiative, Auto-Schweiz, Avenenergy, Bauernverband, Bfu, BLS, BPUK, CCIG, CFS, CIPRA, CJ, Coop, CTSO, DB, Fenaco, FRS, FSU, Fussverkehr, Gebirgskantone, GF Greenpeace, HKBB, Hupac, IG DHS,	CP, CST, AIHK	SGV, ST, Wika BL

	KöV, LITRA (mit ASTAG, IG KV, VAP, VöV), MBC, MGB, OeBB, OUESTRAIL, Post, Pro Velo, PUSCH, railCare, Rail-Com, RhB, RWU, SBB, SES, SEV, SGB, SL, SRH, SRV, Stadt Luzern, SVI, SVS, swisscleantech, SZU, transfair, Travailsuisse, VAP, VBL, VBSA, VCS, VöV, VSLF, VSMR, WWF		
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

Tabelle 1, Varianten

Die grosse Mehrheit der Antwortenden fordert eine Umsetzung von Variante 1 oder einer angepassten Variante 1 mit einer befristeten Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs.

- Von den in der Bundesversammlung vertretenen Parteien sprechen sich Die Mitte, Grüne, GLP und SPS klar für die Umsetzung von Variante 1 oder einer ausgebauten Variante 1 aus. Dies wird vor allem klima-, energie- und versorgungspolitisch begründet. Die FDP spricht sich für zeitlich begrenzte Subventionen für den EWLVB bis zur Betriebsbereitschaft der digitalen, automatischen Kupplung (DAK) aus, dies auch aus finanz- und wettbewerbsrechtlichen Gründen. Die SVP fordert die Umsetzung von Variante 2 ebenfalls aus finanz- und wettbewerbsrechtlichen Gründen und weist auf die Rolle der Zuwanderung hin.
- Einige Kantone weisen auf einen massiven Ausbaubedarf von Kantons- und Nationalstrassen im Falle der Einstellung des EWLVB hin (AG, BL, BS).
- Ebenfalls sehen einige Kantone Chancen darin, dass bei einer Modernisierung des EWLVB freie Kapazitäten für den Personenverkehr entstehen bzw. weisen darauf hin, dass der Güterverkehr den Personenverkehr nicht behindern dürfe (AG, BL, BS, FR, LU, NE, SO, VD, VS, ZG).

3.3 Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung

- Von 103 Stellungnahmen lehnen 6 eine Finanzierung der DAK ab. (SVP, SGV, CP, CST, ST, WIKA BL).
Alle nicht erwähnten Stellungnahmen sind mit der Vorlage zur Förderung der DAK einverstanden. Durchgehend wird die Koordination mit Europa hervorgehoben.
- 30 Stellungnahmen möchten die Förderung erhöhen:
 - o davon auf 60%: SPS, CFS, DB, fenaco, Hupac, LITRA, railCare, SBB, SZU, VöV, VAP, ASTAG, IG KV (Ableitung; Verdoppelung der 30%, ähnlich der bestehenden Regel zur Förderung der technischen Neuerungen)
 - o davon auf 75%: Alpeninitiative, PUSCH, VCS, WWF, Fussverkehr, Greenpeace, Pro Velo, SES) (abgeleitet von den Sätzen zur Förderung von technischen Neuerungen im Strassenverkehr und klimagesetzliche Vorschläge, z.B. indirekter Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative)
 - o Zudem zinslose Darlehen zur Überbrückung (SBB)
 - o ohne konkrete Zahl (SBB, Post, SEV, transfair, Schw.Zucker)
- 19 Stellungnahmen wollen die Wagenkriterien anders fassen: eher nach den technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten, dafür auch ältere Wagen (FR, JU, NE, VD, VS, OUESTRAIL, LITRA, VöV, ASTAG, IG KV und VAP, CFS, CTSO, railCare)

- eher nach zukünftiger Laufzeit (SGB, Alpeninitiative, PUSCH, VCS, WWF, Fussverkehr, Greenpeace, Pro Velo, SES)
- auch zeitliche Staffelung: Zuerst höhere, dann niedrigere Förderung (CFS, LITRA, VöV, ASTAG, IG KV und VAP, SBB)
- ohne weitere Vorschläge (SBV, fenaco, Schw.Zucker, swiss clean tech,)
- 4 für Schmalspur einbeziehen (VD, MBC, SAB, CJ)

3.4 Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten

Die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten wird in keiner Stellungnahme abgelehnt.

3.5 Finanzielle Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe

Die Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe wird grundsätzlich unterstützt.

Economiesuisse fordert eine Zurückstellung der Massnahme, bis die Marktentwicklung in diesem Bereich weiter fortgeschritten ist, damit sich ein Förderschema rechtfertigen liesse. Zudem sei in dieses Gesamtbild auch die Finanzierung klimaneutraler Antriebe für LKW, Stapler usw. aufzunehmen.

GF spricht sich gegen finanzielle Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe aus, da dies gegenüber den Verkehrsträgern Schiene und Strasse wettbewerbsverzerrend sei. Auf die Wichtigkeit einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung weisen weiter ST und die WEKO hin.

Die HKBB schliesslich fordert, dass die Massnahmen und die Förderungen mit den geplanten Vorhaben des revidierten CO₂-Gesetzes, soweit dienlich, harmonisiert bzw. gebündelt werden.

3.6 Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr

Die Förderung multimodaler Transportketten wird allseits begrüsst. Aufgrund der Entwicklung des Güteraufkommens könne der Schienengüterverkehr nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei sei nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen.

3.7 Einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen

Die einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen wird breit unterstützt.

CFS, LITRA (ASTAG, IG KV, VAP, VöV), SBB, railCare und DB finden eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze begrüssenswert. Die Antwortenden erwarten dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren. Hingegen müsse die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Der Verzicht auf Mindestmengen für die Förderung von Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF für Anlagen auf dem Normalspurnetz wird abgelehnt und der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen Franken möglich sein, welche von nationaler oder überregionaler Bedeutung sind und die Kriterien des Sachplans erfüllen. Ebenfalls unterstützt wird die Änderung in Art. 8 Abs. 7 GüTG, dass nur noch KV-Anlagen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben.

Es sollen alle Arten von Umschlags- und Verladeanlagen gleichbehandelt werden (Coop, IG DHS, MGB).

Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, erhalten bleiben soll. (GR, SGB, Alpeninitiative, PUSCH, VCS, WWF, SES, Pro Velo, Greenpeace, Fussverkehr).

3.8 Finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten

Diese Massnahme wird ebenfalls mehrheitlich unterstützt. Abgelehnt wird die Massnahme von zwei Antwortenden (RhB, ST). Zusätzlich wurde folgender Antrag gestellt: «Sollte diese Massnahme weiterverfolgt werden, ist eine Lösung zu verankern, welche Wettbewerbsverzerrungen bzw. Benachteiligungen von kleinen EVU und Unternehmen ausschliesst, zum Beispiel indem das Kriterium der «möglichst hohen Transportmenge» in ein Verhältnis zur verfügbaren Transportkapazität der entsprechenden Unternehmung gebracht wird.» (Gebirgskantone).

3.9 Umschlags- und Verladebeitrag

Der Umschlags- und Verladebeitrag wird grundsätzlich begrüsst. Für eine Erhöhung der Beiträge plädieren GR, GLP, Städteverband, SGB, Alpeninitiative, RhB, PUSCH, VCS, WWF, SES, Pro Velo, Greenpeace, Stadt Luzern, Gebirgskantone und Fussverkehr. Abgelehnt wird er von fenaco, GF und ST.

3.10 Weiterführung LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr oder Integration in den Umschlags- und Verladebeitrag

15 Antworten befürworten eine Integration der LSVA-Rückerstattung für Fahrten im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs in den Umschlags- und Verladebeitrag, sind für eine einheitliche Lösung oder wollen die Integration später umsetzen (AG, Bauernverband, BL, BS, CJ, GL, SBB, SG, SH, SRH, Städteverband, TG, VBSA, VSLF, ZH).

9 Antworten befürworten eine Integration des Umschlags- und Verladebeitrag in die LSVA-Rückerstattung (CFS, Coop, DB, Hupac, IG DHS, LITRA, MGB, railCare, VöV).

15 Antworten befürworten eine Weiterführung der LSVA-Rückerstattung (Alpeninitiative, CST, economisesuisse, fenaco, Gebirgskantone, GF, GLP, GR, RhB, SGB, SRV, SZ, Travailsuisse, UR, VD).

15 Antwortende wollen beide Instrumente weiterführen (CTSO, GLP, FR, Fussverkehr, Greenpeace, JU, NE, OUESTRAIL, Pro Velo, PUSCH, SES, transfair, VCS, VS, WWF).

Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen

Die verbesserte Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen werden allgemein begrüsst. Einzig economisesuisse bezeichnet die Massnahme als unnötig und verweist auf bestehende Gefässe, wo solche Anliegen berücksichtigt werden könnten.

3.11 Finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr

Diese Massnahme wird von economisesuisse und GF abgelehnt, die restlichen Antwortenden unterstützen finanzielle Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr.

3.12 Weiterentwicklung und finanzielle Förderung des EWLV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr

Die befristete Unterstützung und die Weiterentwicklung des EWLV wird grossmehrheitlich unterstützt. Economiesuisse unterstützt den Grundgedanken hinter Variante 1, lehnt jedoch beide vorgeschlagenen Varianten ab und befürwortet einen alternativen Weg, der vor allem auf einer organisatorischen Neuausrichtung des EWLV basiert. CST und ST lehnen eine Unterstützung ab.

3.13 Eignung Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV

Das Instrument der Leistungsvereinbarung wird in vielen Antworten als geeignet beurteilt (AG, Alpeninitiative, BPUK, CFS, CJ, Coop, DB, Fenaco, FSU, Fussverkehr, GE, Gebirgskantone, GF, GL, GLP, GR, Greenpeace, HKBB, Hupac, KöV, LITRA, MGB, Pro Velo, PUSCH, RailCare, RhB, SAB, SBB, SES, SEV, SGB, SH, SL, SO, Städteverband, SZ, TG, TI, transfair, Travailsuisse, UR, VBSA, VCS, VD, VöV, VSLF, WWF, ZG, ZH).

Abgelehnt werden die Leistungsvereinbarungen insbesondere in den Antworten, die grundsätzlich auf eine Förderung verzichten wollen.

3.14 Eignung Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als Mittel für die Weiterentwicklung des EWLV

Eine Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen für die Weiterentwicklung des EWLV wird ebenfalls überwiegend als geeignet beurteilt (AG, Alpeninitiative, BE, BPUK, CFS, CJ, Coop, CTSO, DB, Fenaco, FR, FSU, Fussverkehr, GE, Gebirgskantone, GF, GL, GLP, GR, Greenpeace, HKBB, Hupac, IG DHS, JU, KöV, LITRA, LU, NE, OUESTRAIL, Pro Velo, PUSCH, railCare, RhB, SAB, SBB, SES, SEV, SGB, SH, SL, SO, SRV, Städteverband, SZ, TG, TI, transfair, Travailsuisse, UR, VBSA, VCS, VD, VöV, VS, VSLF, WWF, ZG, ZH).

3.15 Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes

Die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes wird in keiner Antwort verneint. Es wird vom SAB angeregt, die Seilbahnen ebenfalls im Konzept für den Gütertransport zu integrieren.

Weiter wird gefordert, eine Umsetzungsfrist für die Massnahmen auf kantonaler und kommunaler Ebene zu definieren. Entscheidend sei die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden. Ausserdem soll der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des Schienengüterverkehrs in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. (u.a. von CFS, DB, Hupac, LITRA, railCare, SBB, VAP, VöV)

3.16 Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

Für die Förderung auf der Schmalspur wird ebenfalls ein Verpflichtungskredit sowie eine unbefristete Förderung gefordert (CFS, CTSO, DB, Gebirgskantone, Hupac, JU, LITRA, OUESTRAIL, railCare, RhB, VöV, VS).

Ein Verlagerungsziel im Binnen, Import- und Exportverkehr analog des Verlagerungsziels im alpenquerenden Verkehr wird von Alpeninitiative, Fussverkehr, GLP, GR, Grüne, Greenpeace, Pro Velo, PUSCH, SES, SEV, SGB, SPS, Städteverband, VCS, WWF und ZH gefordert.

Ein Reporting oder Monitoring des Bundes zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche (analog Verlagerungspolitik) wird unter anderem gefordert von: Grüne, Auto-Schweiz, CFS, Hupac, LITRA, SBB, VAP, VöV, railCare, Avenergy und DB.

Anschlussgleise von Museumsbahnen sollen zu den gleichen Bedingungen wie Anschlussgleise, welche für die Erschliessung von Industrie- und Gewerbebezonen dienen, behandelt werden (DSF, OeBB).

Die Ausweitung der LSVA auf Lieferwagen wird ebenfalls vereinzelt gefordert (z.B. von den Kantonen BE, SG, TG und TI).

4 Anhang / Annexe / Allegato

4.1 Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden

4.1.1 Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Aargau	AG
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	AR
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	AI
Staatskanzlei des Kantons Bern	BE
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	BL
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	BS
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	FR
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	GE
Regierungskanzlei des Kantons Glarus	GL
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	GR
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	JU
Staatskanzlei des Kantons Luzern	LU
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	NE
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	NW
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	OW
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	SH
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	SO
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	SZ
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	SG
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	TG
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	TI
Standeskanzlei des Kantons Uri	UR
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	VS
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	VD
Staatskanzlei des Kantons Zug	ZG
Staatskanzlei des Kantons Zürich	ZH

Konferenz der Kantonsregierungen KDK

4.1.2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

Die Mitte

FDP. Die Liberalen

GRÜNE Schweiz

Grünliberale Partei Schweiz glp

Schweizerische Volkspartei SVP

Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS

4.1.3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Schweizerischer Gemeindeverband

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB

4.1.4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

economiesuisse
 Verband der Schweizer Unternehmen

 Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)

 Schweizerischer Arbeitgeberverband

 Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)

 Travail.Suisse

4.1.5 Organisationen / organisations/ organizzazioni

Name	Abk.
Aargauische Industrie- und Handelskammer	AIHK
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative
Avenergy Suisse	Avenergy
Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)	Bfu
BLS AG	BLS
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK	BPUK
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève CCIG	CCIG
Cargo Forum Schweiz	CFS
Internationale Alpenschutzkommission CIPRA Schweiz	CIPRA
Chemins de fer du Jura CJ	CJ
Coop Schweiz (Basel)	Coop
Centre Patronal Paudex	CP
Cargo sous terrain AG	CST
Conférence des Transports de la Suisse occidentale (CTSO)	CTSO
DB Cargo Schweiz	DB
Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz	DSF
ECO SWISS	ECO SWISS
Fenaco Genossenschaft	Fenaco
strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS	FRS
Fachverband Schweizer Raumplaner FSU	FSU
Fussverkehr Schweiz	Fussverkehr
Regierungskonferenz der Gebirgskantone	Gebirgskantone
Groupement Fer	GF
Greenpeace	Greenpeace
Handelskammer beider Basel	HKBB
Hupac Intermodal AG	Hupac
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz	IG DHS
IG Kombiniertes Verkehr	IG KV
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV	KöV
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA (gemeinsam mit ASTAG, IG KV, VAP, VöV)	LITRA
Transports de la région Morges Bière Cossonay SA MBC	MBC
Migros-Genossenschafts-Bund	MGB
Oensingen-Balsthal-Bahn AG OEBB	OeBB
OUESTRAIL	OUESTRAIL
Post CH AG	Post

Pro Velo Schweiz	Pro Velo
Preisüberwachung PUE	PUE
Stiftung praktischer Umweltschutz Schweiz PUSCH	PUSCH
railCare AG	railCare
RailCom	RailCom
Rhätische Bahn RhB	RhB
Regionalplanung Winterthur und Umgebung RWU	RWU
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG	SBB
Schweizerische Energie-Stiftung	SES
Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV	SEV
Stiftung für Landschaftsschutz Schweiz SL	SL
PORTOF Schweizerische Rheinhäfen	SRH
SwissRailvolution	SRV
Stadt Luzern	Stadt Luzern
Schweizerische Vereinigung der Verkehrs-ingenieure und Verkehrsexperten	SVI
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft	SVS
swisscleantech	swisscleantech
Swissterminal AG	ST
Schweizer Zucker AG Sucre Suisse SA	SZU
transfair	transfair
Verband der verladenden Wirtschaft VAP	VAP
Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer VBL	VBL
Verband der Betreiber Schweizerischer Abfallverwertungsanlagen	VBSA
Verkehrs-Club der Schweiz VCS	VCS
Verband öffentlicher Verkehr VöV	VöV
auto-schweiz Vereinigung Schweiz. Automobil-Importeure VSAI	VSAI
Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF	VSLF
Verband Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz (VSMR)	VSMR
Wettbewerbskommission WEKO	WEKO
Wirtschaftskammer Baselland	Wika BL
World Wildlife Fund Schweiz WWF	WWF