



September 2016

Einführung eines Verpflichtungskredits zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2018 bis 2021

Ergebnisbericht der Vernehmlassung

Aktenzeichen: BAV / BAV-313.00-00009/00003/00002/00003





Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage und Gegenstand der Vernehmlassung

Seit dem 1. Juli 2013 sieht das Personenbeförderungsgesetz (PBG) vor, dass die Finanzierung der im RPV bestellten Leistungen im Rahmen eines vierjährigen Zahlungsrahmens zu erfolgen hat.

Zur erstmaligen Umsetzung dieser Bestimmung hat das UVEK eine Vorlage für die Vernehmlassung bei den Anspruchsgruppen ausgearbeitet. Die Vorlage sieht im Wesentlichen eine Änderung von Artikel 30a PBG vor mit dem Ziel, das Instrument des Zahlungsrahmens in einen Verpflichtungskredit umzuwandeln. Mit einem Verpflichtungskredit für den RPV schafft der Bund eine bessere Sicherheit hinsichtlich der mittelfristig zu erwartenden Entwicklung der Abgeltungen. Damit können die verschiedenen Anspruchsgruppen ihre Vorhaben und ihre Finanzierungsbedürfnisse besser planen.

Zudem wird der Entwurf zu einem Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit von 3970 Millionen Franken für die Abgeltung der Leistungen im RPV für die Fahrplanperioden 2018–2019 und 2020–2021 unterbreitet. Für die zweite Bestellperiode (2020–2021) soll der Bundesrat die Mittel erst zu einem späteren Zeitpunkt freigeben. Damit kann er auf mögliche Veränderungen bei den finanzpolitischen Rahmenbedingungen reagieren.

Der Bundesrat beauftragte das UVEK am 13. April 2016, die Kantone, die politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft und sonstige interessierte Kreise im Rahmen einer Vernehmlassung zu dieser Vorlage über einen Verpflichtungskredit anzuhören.

1.2. Ablauf des Vernehmlassungsverfahrens

Die Vernehmlassung dauerte vom 13. April bis zum 14. Juli 2016. Die Teilnehmenden (die unter Ziffer 3 aufgeführt sind) wurden schriftlich dazu eingeladen, ihre Stellungnahme zu den Unterlagen abzugeben, die von der Internetseite des Bundes heruntergeladen werden konnten.

Insgesamt wurden 230 Teilnehmende zur Vernehmlassung eingeladen. Sie gehören folgenden Gruppen an:

1. Kantone (27 Teilnehmende)
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien (13 Teilnehmende)
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (3 Teilnehmende)
4. Nationale Dachverbände der Wirtschaft (8 Teilnehmende)
5. Kantonale Ämter des öffentlichen Verkehrs (26 Teilnehmende)
6. Nach PBG abgegoltene Transportunternehmen (117 Teilnehmende)
7. Sonstige Organisationen und Verbände (36 Teilnehmende)

Eine detaillierte Liste der zur Vernehmlassung Eingeladenen nach Gruppen ist in Kapitel 3 enthalten.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

2. Zusammenfassung

2.1. Eingegangene Stellungnahmen

Insgesamt sind 77 Stellungnahmen beim BAV eingegangen. 4 Teilnehmende haben ohne direkte Einladung eine Stellungnahme abgegeben.

Vernehmlassungsantworten zur Einführung eines Verpflichtungskredits zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2018 bis 2021				
Gruppen		Teilnehmergruppen	Erhaltene Antworten	Rücklaufquote
1	Kantone (KdK eingeschlossen)	27	26	96 %
2	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	13	6	46 %
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3	100 %
4	Nationale Dachverbände der Wirtschaft	8	5	63 %
5	Kantonale Ämter des öffentlichen Verkehrs*	26	0	0 %
6	Nach PBG abgegoltene Transportunternehmen**	117	16	14 %
7	Sonstige Organisationen (mit KöV und VöV)	36	17	47 %
Gesamtergebnis		230	73	32 %

* Gemeinsame Antwort über die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), die die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Mitglieder der Kantonsregierungen vertritt.

** Gemeinsame Antwort über den Verband öffentlicher Verkehr (VöV), dem Dachverband der Verkehrsunternehmen.

Neben der kollektiven Stellungnahme des VöV antworteten die Verkehrsunternehmen SBB, PostAuto Schweiz, FLP, SOB, Thurbo und tl einzeln. Eine weitere Stellungnahme gaben die Mitglieder der Vereinigung von Transportunternehmen im Meterspurbereich RAILplus ab (AB, asm, BDWM, BOB, MGB, MOB, RBS, RhB, WSB und zb).

Werden die Antworten von KöV und VöV mitberücksichtigt, dann befinden sich die wichtigsten Anspruchsgruppen des regionalen Personenverkehrs unter den Antwortenden. Zudem haben sich die grössten politischen Parteien (BDP, CVP, FDP, Grüne Partei der Schweiz, SVP, SP) sowie eine bedeutende Anzahl von Vereinigungen und Organisationen zur Vorlage geäußert. Die Rücklaufquote ist somit zufriedenstellend.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

2.2. Überblick über die wichtigsten Punkte in den Stellungnahmen

2.2.1. Grundsatz des Verpflichtungskredits

Einführung des Verpflichtungskredits befürwortet

Die Änderung von Artikel 30a PBG, mit der das Instrument eines Zahlungsrahmens durch einen Verpflichtungskredit ersetzt werden soll, wird von fast allen Antwortenden und unabhängig von der Gruppenzugehörigkeit (Kantone, politische Parteien, Unternehmen, Verbände, Organisationen) befürwortet. Die verbesserte Übersicht und die erhöhte Sicherheit hinsichtlich der Abgeltungen für den RPV über einen Zeitraum von vier Jahren werden oft begrüsst.

Ablehnungen und Vorbehalte

Den Grundsatz des Verpflichtungskredits lehnen nur die SVP und der Schweizerische Bauernverband (SBV) ab.

Die SVP ist gegen die Fixierung von Finanzmitteln in langfristigen Verpflichtungskrediten, die nur alle vier Jahre neu beurteilt werden. Hingegen befürwortet sie jährliche Neubeurteilungen im Rahmen der künftigen Budgetdebatten. Die SVP fordert auch einen Marschhalt bei der Kostenentwicklung im RPV und die Überarbeitung der Kriterien für die Zuteilung der Bundesmittel namentlich an die Kantone. Sie möchte die aktuelle Situation nicht auf vier Jahre hinaus zementieren.

Der SBV lehnt die Änderung des Finanzierungsinstruments ab, weil damit einen Zwang auf den Bundeshaushalt ausgeübt wird. Zudem ist der SBV der Ansicht, dass bei einer Gewährung eines Verpflichtungskredits für den RPV dies auch für die Landwirtschaft der Fall sein sollte.

Auch Organisationen wie der World Wildlife Fund Schweiz (WWF) und der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) kritisieren die Starrheit des Instruments für den Fall, dass eine Erhöhung der Mittel für den RPV nötig wäre.

Der Kanton Aargau ist der Ansicht, dass die Tranchen jährlich flexibel über die Vierjahresperiode eingesetzt und nicht gebrauchte Budgetmittel auf die Folgejahre übertragen werden sollten.

2.2.2. Für die Fahrplanperiode 2018 bis 2021 gewährter Betrag

Der Bundesrat beantragt für die Fahrplanperioden 2018–2021 einen Verpflichtungskredit von **3970 Millionen Franken**.

Erhöhung der Finanzmittel mit wenigen Ausnahmen begrüsst

Eine grosse Mehrheit der Teilnehmenden befürwortet die Erhöhung der für den RPV zur Verfügung gestellten Mittel für die Fahrplanperioden 2018–2021 trotz der schwierigen Finanzlage des Bundes.

Mehrere Antwortende, wie die Kantone Glarus und St. Gallen, bestimmte politische Parteien (CVP, FDP) sowie der schweizerische Gewerbeverband (SGV) und die Mitglieder des schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (TCS, ACS, ASTAG usw.) sprechen sich für den vom Bundesrat beantragten Betrag aus.

Die BDP heisst zwar den beantragten Betrag gut, tut dies jedoch mit einem Vorbehalt für die zweite Bestellperiode, damit der Bundesrat eine Erhöhung der Abgeltungen falls nötig dämpfen kann. Zudem erwartet die BDP vom Bundesrat und von den Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die zweite Bestellperiode verlässliche und wirksame Massnahmen gegen ein zu hohes Kostenwachstum.

Die Organisation ProBahn, welche die Interessen der Kundschaft des öffentlichen Verkehrs vertritt, ist grundsätzlich mit der Höhe des Betrags einverstanden, wird sich jedoch gegen etwaige Tarifierhöhungen wehren.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

Sowohl die SVP als auch der SBV lehnen die Progression der Mittel für den RPV grundsätzlich ab.

Betrag grossmehrheitlich als unzureichend eingestuft

Die KöV verlangt eine Erhöhung des Verpflichtungskredits auf **4104 Millionen Franken** für die Fahrplanperioden 2018–2021. Diese Haltung wird von der grossen Mehrheit der Kantone und von einem Teil der Organisationen mitgetragen. Der VöV gelangt zur gleichen Einschätzung.

Die Berechnung des vorgeschlagenen Betrags stützt sich auf den Grundsatz, dass die geschätzten Mehrkosten für die Leistungen im RPV in den Fahrplanperioden 2018–2021 (+ 882 Mio. Franken in 4 Jahren) zu je einem Drittel (also im Umfang von je 294 Mio. Franken) vom Bund, den Kantonen und den Verkehrsunternehmen übernommen werden. Weil der Bund bereits eine Aufstockung der Finanzmittel auf 160 Millionen Franken gegenüber dem Budget für das Jahr 2017 (Stand Juli 2015) beantragt hat, soll der Verpflichtungskredit um zusätzliche 134 Millionen Franken für vier Jahre erhöht werden.

Um die Finanzierung der 3G/4G-Mobilfunksignalverstärker nicht zu gefährden, fordern die SBB, die SOB und Thurbo sowie der Kanton Bern, der Schweizerische Städteverband (SSV), der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA), der VCS und der WWF noch mehr Geld, nämlich einen Verpflichtungskredit in der Höhe von **4136 Millionen Franken.**

Einige Antwortende (Kanton Jura, Grüne Partei, SEV) bestehen darauf, dass der Bund die Hälfte des geschätzten globalen Abgeltungsbedarfs in der Höhe von **4250 Millionen Franken oder von 4282 Millionen Franken** (je nachdem, ob die Finanzierung der 3G/4G-Signalverstärker inbegriffen ist oder nicht) übernimmt.

Die wichtigsten Argumente zugunsten eines höheren Bundesbeitrags lauten wie folgt:

- Die Kantone erwarten, dass der Bund bereits ab der ersten betroffenen Fahrplanperiode 2018–2019 die Verbundfinanzierung der Leistungen des RPV durch Bund und Kantone einhält. Die Kantone wehren sich insbesondere gegen den Grundsatz, wonach sie den Bundesanteil der zusätzlichen Abgeltungen für Betriebsmittel im Jahr 2018 gegenüber dem Jahr 2017 übernehmen sollen (vgl. dazu Ziffer 2.2.4).
- Zwar ist die Haltung der Transportunternehmen hinsichtlich der Effizienzsteigerungen differenziert, sie gehen jedoch darin einig, dass sich diese nur begrenzt auswirken. Der VöV ist der Ansicht, dass die Sparpotenziale noch wirksamer genutzt werden können. Er führt jedoch auch ins Feld, dass sich die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen und der Qualitätserfordernisse bei einigen Unternehmen als Kostentreiber entpuppen können. RAILplus warnt vor einer Überschätzung der Skaleneffekte. PostAuto Schweiz und tl erinnern daran, dass bereits seit mehreren Jahren Effizienzsteigerungen bei gleichzeitiger Verbesserung der Deckungsgrade erzielt werden. Vonseiten der Parteien und der Organisationen unterstreichen die SP und die Gewerkschaften die Folgen weiterer Einsparungen für die sozialen Aspekte und die Sicherheit bei den Verkehrsunternehmen.
- Für eine Mehrheit der Antwortenden haben die Tarife im öffentlichen Verkehr die Toleranzschwelle der Kundinnen und Kunden mittlerweile erreicht. Sie befürchten, dass bei neuen Tarifierhöhungen die Nachfrage stagnieren oder sogar sinken könnte und ausserdem das Umsteigen auf den motorisierten Individualverkehr begünstigt würde.
- Die Kantone Genf und Waadt weisen darauf hin, dass sie durch die Zuweisung der erforderlichen Haushaltsmittel ihren Willen unter Beweis gestellt hätten, den relativen Rückstand beim regionalen Bahnverkehrsangebot aufzuholen. Wichtig ist für sie, dass sich der Bund an diesem Aufholprozess in einer sich besonders dynamisch entwickelnden Region der Schweiz beteiligt.
- In mehreren Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass die attraktivitätssteigernden Investitionen im öffentlichen Verkehr (z. B. die Ausrüstung für eine verbesserte Internetkonnektivität) auch finanziert werden müssen.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

2.2.3. Freigabe der Mittel in Zweijahrestranchen

Im Gegensatz zum Instrument des Verpflichtungskredits, welches begrüsst wurde, stiess Artikel 2 des Bundesbeschlussentwurfs auf vehemente Kritik. Von manchen Seiten wurde gar eine Streichung beantragt. Zur Erinnerung: Dieser Artikel sieht vor, dass nur ein Teil des Verpflichtungskredits freigegeben wird (nämlich der Betrag für die Fahrplanperiode 2018–2019) und der Bundesrat bis Februar 2019 über die Aufteilung des restlichen Kreditbetrags entscheiden kann (Bestellperiode 2020–2021).

Aus der Sicht der Kantone, gewisser Unternehmen (SBB, PostAuto, Thurbo, SOB), gewisser Parteien (FDP, Grüne, SP) und der Gewerkschaften stellt diese Bestimmung die mit dem Verpflichtungskredit angestrebte Optimierung der Planung umgehend in Frage. Es wird beantragt, dass der Bund den Verpflichtungskredit für vier Jahre auf einmal und nicht in Tranchen freigibt.

Nach Ansicht von Travail.Suisse, aber auch der Fédération romande des consommateurs (FRC), ist die Zurückhaltung des Bundes bei der Budgetplanung in Anbetracht der Jahresrechnungen übertrieben und rechtfertigt keine Kürzung der Mittel für die zweite Bestellperiode. SP und die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) vertreten die Auffassung, dass die Mittel für den RPV angesichts ihrer Wichtigkeit aus den Sparprogrammen auf Bundes- oder gar Kantonsebene ausgeklammert werden müssten.

Der VöV ist nicht grundsätzlich gegen eine Freigabe der Mittel in zwei Schritten, findet jedoch, dass diese Entscheidung zu spät käme (vorgesehen auf Februar 2019). Nach Ansicht des Verbands müsste der Bundesrat die Entscheidung spätestens 2018 treffen.

Die BDP ihrerseits unterstützt das Prinzip einer Freigabe der Kredite in zwei Tranchen.

2.2.4. Weitere Feststellungen im Rahmen der Vernehmlassung

Weigerung der Kantone, die Verpflichtungen des Bundes 2018 und 2019 zu übernehmen

Nach Ansicht der KöV wie auch der Gesamtheit der Kantone ist das Ansinnen inakzeptabel, nach der die Kantone 2018 und 2019 sämtliche Folgekosten der von den Bestellern genehmigten Investitionen übernehmen sollen. Dies widerspreche dem Grundprinzip der gemeinsamen Finanzierung und würde die Schaffung zusätzlicher Betriebsmittel in den Jahren 2018 und 2019 verunmöglichen. Die angespannten Budgets erlaubten es den Kantonen nicht, den Anteil des Bundes zu schultern. Es sei wichtig, dass die betrieblichen Mittel, die unverzichtbar für die Gewährleistung der Transportkapazität, die gesetzlich vorgeschriebene Sicherheit und für die Angebote an neuen Infrastrukturen seien, auch vom Bund garantiert würden. Einige Kantone machen zudem geltend, dass aufgrund der bereits getätigten Investitionen oder wegen bereits in der Bestellperiode 2016–2017 erfolgter Verschiebungen nicht alle Projekte auf die nächste Bestellperiode verschoben werden können.

Priorisierung im Fall fehlender Mittel

Die KöV geht davon aus, dass die im Rahmen der Vernehmlassung formulierten Forderungen in dem Masse zum Ausdruck gebracht wurden, in dem die Kantone nicht auf Ausbauschritte verzichten wollen oder können. Indessen legten die Kantone Zürich und St. Gallen ihre Position für den Fall dar, dass die Mittel fehlen würden:

- Für den Kanton St. Gallen würde es in diesem Fall darum gehen, das Wünschbare vom Notwendigen zu trennen. Dabei müsste in Betracht gezogen werden, gewisse Angebotsausbauten nach objektiven, nachvollziehbaren und wirtschaftlichen Kriterien zu staffeln.
- Für den Kanton Zürich müsste eine Priorisierung der finanzierbaren Ausbauprojekte durchgeführt werden. Höchste Priorität hätten Angebotsausbauten, für welche Infrastrukturen mit Bundesbeteiligung erstellt worden sind, sowie diejenigen Ausbauprojekte, für die bereits Finanzierungszusicherungen von Bund und Kantonen vorliegen.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

Von den Kantonen gewünschte flankierende Massnahmen

Die Kantone Waadt und Genf verlangen, dass die kantonalen Quoten ebenfalls für vier Jahre festgelegt werden, denn so liesse sich die auch von den Kantonen gewünschte Planungssicherheit gewährleisten.

Die beiden Kantone schlagen zudem vor, die Verteilschlüssel zwischen Bund und Kantonen für die vierjährige Dauer des Verpflichtungskredits zu fixieren, sodass diese Verteilschlüssel während der ganzen Periode stabil wären. Der Kanton Waadt schlägt konkret vor, die derzeitigen Verteilschlüssel bis 2021 zu verlängern.

Der Kanton Freiburg würde es seinerseits begrüssen, wenn die Planung des RPV-Angebots mit der gleichen Periodizität erfolgen würde wie die Planung der Infrastruktur.

Von den Unternehmen gewünschte flankierende Massnahmen

Der VöV ist der Auffassung, dass die Besteller verstärkt dazu angehalten werden sollten, die Beschaffung von Betriebsmitteln in ihre Finanzplanung zu integrieren. Der Verband geht davon aus, dass dies mit dem Verpflichtungskredit der Fall sein wird. Die SBB gehen einen Schritt weiter und schlagen eine Änderung von Artikel 19 ARPV vor, welche die Besteller verstärkt dazu verpflichtet, Abgeltungen für Angebotsausbauten (Investitions- und Betriebsfolgekosten) zu leisten.

Die SBB sowie PostAuto wünschen, dass die Kantonsquoten für vier Jahre festgelegt und den Unternehmen frühzeitig (12 Monate vor Beginn der Laufzeit des Verpflichtungskredits) mitgeteilt werden, damit sie in den RPV-Offerten berücksichtigt werden können. Die SBB schlagen zu diesem Zweck eine Änderung von Artikel 30 Absatz 2 PBG vor (dieser Vorschlag wird vom Schweizerischen Städteverband aufgegriffen). Insbesondere sind die SBB der Ansicht, dass ihnen die Kantonsquoten 2018–2021 bis Ende September 2016 als Voraussetzung für die Erarbeitung der Offerten 2018–2019 mitgeteilt werden sollten.

Aus der Sicht des VöV wäre es ausserdem wünschenswert, wenn seitens der Kantone ein mit dem Verpflichtungskredit vergleichbares Vorgehen gewählt würde.

Längerfristige Massnahmen

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmer, insbesondere die Transportunternehmen, begrüssen die Fortsetzung der RPV-Reform. Der Kanton Wallis hält es für wichtig, dass das BAV und die Kantone gemeinsam eine Lösung erarbeiten, die den Erfolgsfaktoren des derzeitigen RPV-Finanzierungssystems Rechnung trägt und dieses verbessert.

Gewisse politische Parteien nutzten die Vernehmlassung als Gelegenheit, eine tiefeschürfende Diskussion über bestimmte Grundsätze des regionalen Personenverkehrs zu fordern oder vorzuschlagen.

Die SVP ist der Ansicht, dass in den kommenden Jahren eine Neuorientierung im regionalen Personenverkehr nötig ist, um den zunehmenden Aktivismus zu dämpfen. Angesichts der bestehenden hohen Qualität der öffentlichen Verkehrserschliessung in der Schweiz hält die SVP einen Marschhalt erforderlich, um die Kosten und die Rentabilität der Angebote zu prüfen, anstatt ein anhaltendes Wachstum anzukündigen. Zudem sollten laut SVP die Kriterien, aufgrund welcher die Kantone Bundesmittel erhalten, komplett überarbeitet werden.

Auch die FDP hält die Bekämpfung des Kostenanstiegs für sinnvoll, beschränkt sich aber nicht auf eine einfache Empfehlung an die Branche. Kantone und Bund müssten weniger kostenintensive Ausbaupläne erarbeiten und die Regulierungsdichte reduzieren. Die FDP verweist auch auf die Motion 16.3451 «Teuerung nur ausgleichen, wenn es eine Teuerung gibt», welche fordert, dass Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen im Umfang der geplanten Teuerung gesperrt bleiben, bis sich die zugrundeliegende Teuerungsannahme verwirklicht.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

Die BDP ist der Meinung, dass die Effizienz und die Managementkosten im öffentlichen Verkehr mittelfristig verbessert werden müssen und dass entsprechende Massnahmen ab der zweiten Bestellperiode Wirkung zeigen müssen. Auf längere Sicht ist gemäss der BDP mehr Wettbewerb anzustreben. Einer Grundsatzdiskussion über Kosten und Nutzen von Mobilitätssteigerungen will sich die BDP nicht verschliessen.

Aus Sicht der SP sind im Rahmen der RPV-Reform nachhaltige, mit allen Beteiligten konsolidierte Lösungen anzustreben. Überdies ist sie der Auffassung, dass die Besteller eine langfristige Finanzplanung erarbeiten müssen, die über den Zeithorizont 2018–2021 hinausreicht.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

3. Liste der Teilnehmenden

3.2. Kantone / Cantons / Cantoni

- Staatskanzlei des Kantons Zürich
- Staatskanzlei des Kantons Bern
- Staatskanzlei des Kantons Luzern
- Standeskanzlei des Kantons Uri
- Staatskanzlei des Kantons Schwyz
- Staatskanzlei des Kantons Obwalden
- Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
- Regierungskanzlei des Kantons Glarus
- Staatskanzlei des Kantons Zug
- Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
- Staatskanzlei des Kantons Solothurn
- Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
- Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
- Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
- Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
- Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
- Standeskanzlei des Kantons Graubünden
- Staatskanzlei des Kantons Aargau
- Staatskanzlei des Kantons Thurgau
- Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
- Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
- Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
- Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
- Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
- Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
- Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) / Conférence des gouvernements cantonaux (CdC)
/ Conferenza dei Governi cantonali (CdC)

3.3. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblée federale

- Bürgerlich-Demokratische Partei BDP / Parti bourgeois-démocratique PBD / Partito borghese democratico PBD
- Christlichdemokratische Volkspartei CVP / Parti démocrate-chrétien PDC / Partito popolare democratico PPD
- Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow
- Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
- Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP / Parti évangélique suisse PEV / Partito evangelico svizzero PEV
- FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR.I Liberali Radicali
- Grüne Partei der Schweiz GPS / Parti écologiste suisse PES / Partito ecologista svizzero PES
- Grünliberale Partei glp / Parti vert'libéral pvl
- Lega dei Ticinesi (Lega)



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

- Mouvement Citoyens Romand (MCR)
- Partei der Arbeit PDA / Parti suisse du travail PST
- Schweizerische Volkspartei SVP / Union Démocratique du Centre UDC / Unione Democratica di Centro UDC
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS / Parti socialiste suisse PSS / Partito socialista svizzero PSS

3.4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

- Schweizerischer Gemeindeverband/ Association des communes suisses/ Associazione dei comuni svizzeri
- Schweizerischer Städteverband/ Union des villes suisses / Unione delle città svizzere
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)

3.5. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

- economiesuisse / Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
- Schweizerischer Gewerbeverband (SGV/ USAM)
- Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori
- Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)
- Schweizerische Bankiersvereinigung (SBV) / Association suisse des banquiers (ASB) / Associazione svizzera dei banchieri (ASB) / Swiss Bankers Association
- Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
- Kaufmännischer Verband Schweiz / Société suisse des employés de commerce / Società svizzera degli impiegati di commercio
- Travail.Suisse

3.6. Kantonale Ämter des öffentlichen Verkehrs

- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Kanton Appenzell Innerroden, Volkswirtschaftsdepartement
- Kanton Appenzell Ausserroden, Departement Bau und Volkswirtschaft
- Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
- Kanton Basel-Land, Bau- und Umweltschutzdirektion
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement
- Canton de Fribourg, Service de la mobilité SMO
- Canton de Genève, Direction générale des transports (DGT)
- Kanton Glarus, Bau und Umwelt
- Kanton Graubünden, Amt für Energie und Verkehr
- République et Canton du Jura, Service du développement territorial
- Verkehrsverbund Luzern
- République et Canton de Neuchâtel
- Baudirektion des Kantons Nidwalden



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

- Volkswirtschaftsamt Obwalden
- Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen
- Kanton Schaffhausen, Baudepartement
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement
- Baudepartement des Kantons Schwyz
- Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft
- Cantone Ticino, Dipartimento del territorio
- Volkswirtschaftsdirektion Uri
- Etat de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)
- Canton du Valais, Service des routes, transports et cours d'eau (SRTCE)
- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug
- Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

3.7. Nach PBG abgegoltene Transportunternehmen

- AB Appenzeller Bahnen AG
- ABI Autolinee Bleniesi SA
- AFA Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG
- AAGL Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr
- AAGR Auto AG Rothenburg
- AAGS Auto AG Schwyz
- AAGU AUTO AG URI
- AMSA Autolinea Mendrisiense SA
- AOT Autokurse Oberthurgau AG
- ARAG Rottal Auto AG
- ARBAG Aletsch Riederalp Bahnen AG
- ARL Società Autolinee Regionali Luganesi
- AS Autobetrieb Sernftal AG
- ASGS Les cars Ballestraz fils SA, Autotransports Sion - Grône – Sierre
- asm Aare Seeland mobil AG
- AVG Autoverkehr Grindelwald AG
- AVJ Société anonyme des auto-transports de la Vallée de Joux
- AWA Ortsgemeinde Amden, Autobusbetrieb Weesen – Amden
- BAB Bettmeralp Bahnen AG
- BBA Busbetrieb Aarau AG (BBA)
- BDWM Transport AG
- BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG
- BLAG Busland AG
- BLS AG
- BLT Baselland Transport AG
- BLWE Genossenschaft Busbetrieb Lichtensteig Wattwil-Ebnat-Kappel
- BMH Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG
- BOB Berner Oberland-Bahnen AG
- BOGG Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
- BOS BUS Ostschweiz AG
- BRER Busbetrieb Rapperswil-Eschenbach-Rüti ZH
- BRSB Braunwald-Standseilbahn AG
- BSU Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG
- BVB Basler Verkehrs-Betriebe
- BWS Bus Wollerau - Samstagern



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

- CBV Téléphérique Chalais-Vercorin SA
- CGN SA - Compagnie générale de navigation
- CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura SA
- DB Deutsche Bahn AG
- FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
- FB Forchbahn AG
- FLP Ferrovie Luganesi
- FW Frauenfeld-Wil-Bahn AG
- KWO Kraftwerke Oberhasli AG
- LDW Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli AG Dallenwil
- LFüB Luftseilbahn Fürgangen - Bellwald
- LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
- LKE Luftseilbahn Kalpetran - Embd
- LLB Verkehrsbetriebe Leuk-Leukerbad und Umgebung
- LRE Luftseilbahn Raron - Eischoll
- LRF Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis AG
- LRU Luftseilbahn Raron-Unterbäch
- LSG Luftseilbahn Stalden - Staldenried - Gspon
- LSH Luftseilbahn-Genossenschaft Schattdorf-Haldi
- LSMS Schilthornbahn AG
- LTUO Luftseilbahn Turtmann – Unterems – Oberems
- LUFAG Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg AG
- MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
- MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
- MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
- MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
- NHB Niederhornbahn AG
- NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
- PostAuto Schweiz AG
- REGIONALPS SA
- RB RIGI BAHNEN AG
- RBL Regionalbus Lenzburg AG
- RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
- REGO Regiobus AG
- RhB Rhätische Bahn AG
- RVBW Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen AG
- RVSH Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen AG
- Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Kommunikation, Public Affairs und Regulation
- Schweizerische Bundesbahnen SBB, Division Personenverkehr
- SBB GmbH
- SBC Stadtbuss Chur AG
- SBG SüdbadenBus GmbH
- SBS Schifffahrt AG
- SGV Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees AG
- SBW Stadtbuss Winterthur
- SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana-Crans SA
- SMtS Funiculaire Saint-Imier - Mont-Soleil SA
- SNL Società di navigazione del Lago di Lugano
- SOB Schweizerische Südostbahn AG
- SRI Luftseilbahngenossenschaft Illgau



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

- Verkehrsbetriebe STI AG
- StoB Stoosbahnen AG
- SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)
- SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
- TDCA Téléphérique Dorénaz - Champex d'Alesse - Commune de Dorénaz
- Turbo AG
- TL Transports publics de la Région Lausannoise sa
- TMR Transports de Martigny et Régions SA
- TPC Transports Publics du Chablais SA
- TPF Transports publics fribourgeois Trafic (TPF TRAFIC) SA
- TPG Transports publics genevois (TPG)
- TPN Transports publics de la Région Nyonnaise SA
- TRAVYS Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.
- TRI Téléphérique Riddes-Isérables - Commune Isérables
- TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)
- TSB Treib-Seelisberg-Bahn AG
- TSD Theytaz Excursions SA
- VB Verkehrsbetriebe Biel
- VBD Verkehrsbetrieb der Landschaft Davos
- VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
- VBH Verkehrsbetriebe Herisau
- VBL Verkehrsbetriebe Luzern AG
- VBSG Verkehrsbetriebe St. Gallen
- VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
- VMCV SA
- VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG
- WAB Wengernalpbahn AG
- WB Waldenburgerbahn AG
- WSB Wynental- und Suhrentalbahnhof AG
- zb Zentralbahn AG
- ZBB Zugerbergbahn AG
- ZSG Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG
- ZVB Zugerland Verkehrsbetriebe AG

3.8. Sonstige Organisationen und Verbände

- Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera Italiana
- auto-schweiz Vereinigung Schweiz. Automobil-Importeure VSAI
- Autogewerbe-Verband der Schweiz AGVS
- Automobil Club der Schweiz ACS
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK
- Fédération romande des consommateurs FRC
- Fédération des Entreprises Romandes
- Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV
- Gewerkschaft Unia
- Inclusion Handicap: Dachverband der Behindertenorganisationen Schweiz / Association faîtière des organisations Suisses de personnes handicapées / Mantello svizzero delle organizzazioni di persone con disabilità"
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
- Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz IgöV
- Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren FDK
- Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV
- Konsumentenforum kf
- Les Routiers Suisses
- Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
- Pro Bahn Schweiz
- Pro Natura
- OUESTRAIL
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
- Schweizerischer Tourismusverband STV
- Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste vpod Zentralsekretariat
- Secrétariat SEV Romand
- Seilbahnen Schweiz
- Stiftung für Konsumentenschutz SKS
- Syna Zentralsekretariat
- Touring Club der Schweiz TCS
- transfair
- Verband öffentlicher Verkehr VöV
- Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS
- World Wildlife Fund Schweiz WWF
- Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs