



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

März 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022–2025

Ergebnisbericht

Référence: BAV-313.00-12/6/4/9/3
Événement administratif:

1. Vernehmlassungsverfahren

1.1. Vernehmlassungsgegenstand

Der regionale Personenverkehr (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Im Rahmen des Bestellverfahrens legen Bund und Kantone gemeinsam das zu bestellende RPV-Angebot für zwei Jahre und dessen Kosten fest. Die Leistungen werden aufgrund der geplanten ungedeckten Kosten abgegolten und zur Hälfte vom Bund finanziert. Seit dem Jahr 2018 plant der Bund die für die Abgeltung erforderlichen Mittel in diesem Bereich über einen jeweils für vier Jahre geltenden Verpflichtungskredit. Im Juni 2017 genehmigte das Parlament ein Budget von 4104 Millionen Franken für die Jahre 2018–2021.

Am 7. Oktober 2020 beauftragte der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), eine Vernehmlassung zum Entwurf einer Botschaft an das Parlament und zu einem Bundesbeschlusentwurf für die Festlegung der Mittel für den Zeitraum 2022–2025 durchzuführen. Darin wurde vorgeschlagen, ein Budget von 4398 Millionen Franken für die Finanzierung der Leistungen des regionalen Personenverkehrs im neuen Vierjahreszeitraum zu gewährleisten. Die Folgen der Coronavirus-Pandemie für die RPV-Sparte wurden nicht in den Entwurf aufgenommen. Zwar wurde für die im RPV tätigen Unternehmen 2020 und 2021¹ eine Unterstützung vorgesehen, doch angesichts der bestehenden Unsicherheiten wurde vorgeschlagen, diese Folgen separat zu behandeln.

Das UVEK hat bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den nationalen Dachverbänden der Wirtschaft und weiteren interessierten Kreisen eine Vernehmlassung zur Vorlage eines Verpflichtungskredits durchgeführt.

1.2. Durchführung der Vernehmlassung

Das Vernehmlassungsverfahren zum oben erwähnten Gegenstand dauerte vom 7. Oktober 2020 bis am 22. Januar 2021. Es war an 202 Adressaten gerichtet, darunter die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die nationalen Wirtschaftskreise, die nach dem Personenbeförderungsgesetz² (PBG) abgegoltenen Transportunternehmen, die schweizerischen Tarifverbände und weitere Organisationen.

¹Siehe [20.055 Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise](#)

² SR 745.1

2. Vernehmlassungsergebnisse

2.1. Eingegangene Antworten

Insgesamt sind 57 Stellungnahmen beim BAV eingegangen.

Gruppen	Adressaten	Eingegangene Antworten
1. Kantone, Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)	27	26
2. Politische Parteien (in der Bundesversammlung vertreten)	12	4
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	5
5. Nach dem PBG abgegoltene Transportunternehmen	120	10
6. Tarifverbände	17	0
7. Organisationen	15	9
Total	202	57

Anhang 1 enthält die detaillierte Liste der Teilnehmenden, die eine Stellungnahme abgegeben haben.

Alle Kantone und die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) haben sich zur Vernehmlassung geäußert.

Die folgenden RPV-Betreiber haben eine Stellungnahme abgegeben: Schweizerische Bundesbahnen (SBB), PostAuto AG, Auto AG Uri (AAGU), Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART), Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (MGB), Rhätische Bahn AG (RhB), RegionAlps SA (RA), Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG (SZU), Turbo, Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die Organisation RAILplus (Interessengemeinschaft von 20 Meterspurbahnbetreibern). Daher ist davon auszugehen, dass die wichtigsten Beteiligten des regionalen Personenverkehrs (kantonale Besteller und Betreiber) sich geäußert haben.

Im Übrigen haben vier politische Parteien eine Stellungnahme abgegeben: Die Mitte (DM), Die Liberalen (FDP), die Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS) und die Schweizerische Volkspartei (SVP). Daneben haben zahlreiche Verbände und Organisationen ihre Meinung mitgeteilt. Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), der Schweizerische Gemeindeverband (SGV), der Schweizerische Städteverband (SSV) sowie die Dachverbände Economiesuisse, der Schweizerische Arbeitgeberverband (SAV), der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB), der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) und Travail.Suisse, das Centre patronal (CP), der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA), die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV), der Schweizerische Seniorenrat (SSR) und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) haben sich ebenfalls geäußert. Die Anzahl Antworten ist damit zufriedenstellend.

2.2. Zusammenfassung der Stellungnahmen

Die Vernehmlassung sah keinen spezifischen Fragebogen vor, aber die Analyse zeigt, dass die abgegebenen Stellungnahmen sich hauptsächlich auf den vorgeschlagenen Betrag für den RPV-Verpflichtungskredit sowie auf die Bewältigung der Folgen der Coronavirus-Pandemie im Zeitraum 2022–2025 beziehen.

Andere Themen, die unterstützt oder zur Aufnahme empfohlen wurden: Innovation im RPV, Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs (insbesondere Einsatz von Elektrobussen), mögliche Anerkennung von neuen Leistungen im Bereich der RPV-Linien, Tarifpolitik und der Prozess zur Bestellung von RPV-Leistungen.

Aus Gründen der Lesbarkeit gliedert sich dieser Bericht in drei Hauptteile. Unter Ziffer 2.2.1. werden die verschiedenen Stellungnahmen zu dem mit dem RPV-Verpflichtungskredit gewährten Betrag dargestellt. Unter Ziffer 2.2.2. wird ein Überblick über die verschiedenen Stellungnahmen zu den Folgen von Covid-19 vermittelt. Unter Ziffer 2.2.3. werden die Meinungen zu den anderen in den Stellungnahmen angesprochenen Themen zusammengefasst.

2.2.1. Für den Zeitraum 2022–2025 gewährter Betrag

In der Vernehmlassungsvorlage wurde vorgeschlagen, den Verpflichtungskredit für die Abgeltung der Leistungen des RPV für den Zeitraum 2022–2025 im Einklang mit der Finanzplanung des Bundes auf 4398 Millionen Franken festzusetzen.

Bei einer Abweichung von nahezu 1,4 Prozent gegenüber der vom BAV (auf der Einschätzung der Unternehmen basierenden) durchgeführten Evaluation von 4462 Millionen Franken und unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus dem Verpflichtungskredit 2018–2021 (ohne Folgen von Covid-19) wurde der Finanzrahmen als ausreichend erachtet, um den Bedarf für künftige Angebotsausbauschritte und Investitionsverpflichtungen zu decken und die Mittel für Innovationsprojekte dauerhaft zu sichern. Der vorgeschlagene Betrag entsprach einer Erhöhung um 294 Millionen Franken gegenüber dem vorherigen Verpflichtungskredit, d. h. einer Zunahme um 7 Prozent für einen Vierjahreszeitraum.

Kreditbetrag im aktuellen Kontext von einer deutlichen Mehrheit der Befragten als akzeptabel betrachtet

In den allermeisten Stellungnahmen wird die Absicht begrüsst, dem RPV für den Zeitraum 2022–2025 trotz der angespannten Lage der Bundesfinanzen höhere Mittel zuzuweisen. Die Kantone Obwalden, Tessin, Zug, die Partei Die Mitte sowie die Organisationen SGV (Schweizerischer Gemeindeverband), SSV, SGV (Schweizerischer Gewerbeverband), Travail.Suisse und Transfair begrüssen den vorgeschlagenen Kredit von 4398 Millionen. Die Unternehmen FART, PostAuto AG und Turbo vertreten dieselbe Position. Die FDP spricht sich ebenfalls für die Erhöhung des Kredits aus, betont aber, dass es sich um einen Höchstbetrag handeln müsse.

Zustimmung der meisten Kantone unter der Bedingung einer späteren Übernahme der finanziellen Auswirkungen von Covid-19

Die meisten Kantone (Aargau, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Bern, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Glarus, Graubünden, Luzern, Neuenburg, St. Gallen, Schaffhausen, Solothurn, Schwyz, Thurgau, Wallis und Zürich), die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), der Verkehrsverbund ZVV sowie das Verkehrsunternehmen SZU unterstützen den Verpflichtungskredit von 4398 Millionen Franken, obwohl dieser Betrag um 64 Millionen Franken unter der Schätzung des BAV liegt. Angesichts der erheblichen finanziellen Ausgaben, die der Bund mit dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

zu leisten hatte, verzichten diese Teilnehmenden darauf, zum jetzigen Zeitpunkt eine Erhöhung des Kredits zu beantragen. Ihre Zustimmung wird jedoch unter der Voraussetzung erteilt, dass die langfristigen Auswirkungen der Covid-19-Krise zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigt werden – entweder durch eine nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits oder durch eine andere Lösung.

Die Kantone Freiburg und Nidwalden sind der Meinung, dass die Folgen der Covid-19-Krise im Verpflichtungskredit berücksichtigt werden sollten.

Aufstockung des Verpflichtungskredits in unterschiedlichem Umfang von einigen Teilnehmenden gefordert

In der Vernehmlassung wurden verschiedene Vorschläge zur Aufstockung des Verpflichtungskredits unterbreitet. Die Transportunternehmen SBB und RhB, die Interessengemeinschaft RAILplus, der VöV und die LITRA sowie der VCS verlangen, eine Erhöhung des Verpflichtungskredits zu prüfen, um den finanziellen Folgen des Coronavirus für die TU besser Rechnung zu tragen.

Die SBB weist z. B. auf den deutlichen Anstieg der Produktionskosten für die Jahre 2022–2025 hin. Das Transportunternehmen erwähnt insbesondere die Auswirkungen der zahlreichen Baustellen, welche die Bahnproduktion deoptimieren, die Instandhaltungskosten und die Erneuerung des Rollmaterials, die Einstellung von Lokführern sowie den Systemersatz beim Vertrieb. Die SBB hat ein internes Produktivitäts- und Effizienzprogramm lanciert, um diese Kostensteigerungen zu kompensieren. Trotzdem reichen laut der SBB die im Verpflichtungskredit vorgesehenen Mittel für die Deckung der ungedeckten Plankosten für den Regionalverkehr nicht aus, und das kumulierte Defizit für den Zeitraum 2022–2025 betrage 160 Millionen Franken. Die SBB bittet darum, zu prüfen, wie man diese Kostensteigerung im Verpflichtungskredit berücksichtigen könnte.

Die Kantone Jura und Uri sowie die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete beantragen eine Aufstockung des Verpflichtungskredits auf 4462 Millionen Franken, d. h. den vom BAV geschätzten Betrag. Nach Auffassung des Kantons Waadt sollte der Betrag von 4462 Millionen Franken ein Minimum bilden. Die Kantone Freiburg und Genf fordern ihrerseits eine Neubeurteilung des Kreditbetrags, nennen aber keine genauen Schätzungen.

Die SPS und die Gewerkschaften SEV und SGB gehen noch weiter und fordern, dass die Einschätzung des BAV basierend auf einem pauschalen jährlichen Wachstum von 2 Prozent statt 1 Prozent neu geprüft wird. Ihrer Ansicht nach ist die vorgeschlagene Kreditaufstockung unzureichend und muss relativiert werden: Erstens bedeute die der Teuerung entsprechende Krediterhöhung keine echte Aufstockung, und zweitens sei das vorgeschlagene Wachstumsziel niedriger als beim vorherigen Verpflichtungskredit, was angesichts der Zielsetzung – die Verbesserung des Modalanteils des öffentlichen Verkehrs – zu beanstanden sei. In den drei Stellungnahmen wird bezweifelt, dass die in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehene pauschale Erhöhung von 1 Prozent die Ziele des Kredits, insbesondere die Massnahmen zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs, erreichen könne. Zudem bezeichnen die drei Organisationen die Mittel für die Innovation als zu gering.

Die Unternehmen FART und RhB sowie die Organisation RAILplus lehnen einen eventuellen Rückgang der für die Jahre 2024–2025 vorgesehenen Abgeltungen gemäss der in die Vernehmlassung geschickten Botschaft ab.

Infragestellung der Kreditaufstockung durch eine Minderheit

Economiesuisse, der Schweizerische Arbeitgeberverband (SAV), das Centre Patronal und die SVP halten den vorgeschlagenen Betrag von 4398 Millionen Franken für den Verpflichtungskredit für zu hoch. Economiesuisse und der SAV sind der Meinung, dass die Suche nach einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Rückgang der Nachfrage zu einer Verringerung des Bedarfs an öffentlichen Mitteln führen sollte. Das Centre Patronal fordert, den Betrag des Verpflichtungskredits auf dem Stand des Zeitraums 2018–2021, d. h. 4,1 Milliarden Franken, einzufrieren. Laut der SVP steigen die Kosten für den RPV weiter unkontrolliert an. Sie hält es für notwendig, die Kostenentwicklung zu stoppen und die Wirtschaftlichkeit der bestehenden Dienstleistungen zu überprüfen. Darüber hinaus sei eine Neubewertung der zukünftigen Entwicklungen im Hinblick auf das veränderte Fahrgastverhalten zwingend. Eine Erhöhung der Ausgaben wäre angesichts der massiv gestiegenen Bundesausgaben und der

zunehmenden Staatsverschuldung im Zusammenhang mit dem Coronavirus unverantwortlich. Die SVP und das Centre Patronal äussern Bedenken, ob die subventionsrechtlichen Kontrollen angesichts der Fälle Postauto und BLS ausreichen.

2.2.2. Behandlung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie im Zeitraum 2022–2025

In praktisch allen Stellungnahmen wird betont, wie wichtig die Bewältigung der finanziellen Folgen der Covid-19-Krise im Zeitraum 2022–2025 ist.

Die KöV und die Mehrheit der Kantone fordern, dass eine Finanzierung der Auswirkungen von Covid-19 durch den Bund – entweder über eine nachträgliche Krediterhöhung oder eine Alternativlösung – gesichert wird. Der Kanton Wallis verlangt, dass beim Verpflichtungskredit Anpassungen später möglich sein sollen, wenn die Folgen von Covid-19 bekannt sind. Die Kantone St. Gallen, Thurgau und Zürich lehnen es entschieden ab, dass die Belastungen durch Covid-19 alleine von den Kantonen geschultert werden. Nach Auffassung der LITRA soll die Finanzierung der Folgen von Covid-19 gesondert behandelt werden. Der VCS spricht sich dafür aus, im nächsten Jahr eine Analyse zur Festsetzung einer allfälligen Erhöhung des Verpflichtungskredits durchzuführen.

Der Kanton Genf, der Schweizerische Städteverband und der Schweizerische Gemeindeverband fordern ebenfalls eine zusätzliche Unterstützung für den Ortsverkehr.

Nach Auffassung des Kantons Waadt sollten die Kriterien der Rentabilität und Anerkennung der RPV-Finanzierung in der aktuellen Situation zumindest provisorisch gelockert werden.

Für die Gewerkschaften Travail.Suisse und Transfair dürfen die finanziellen Auswirkungen der aktuellen Krise nicht zu einer Verteuerung der Billettpreise führen. Nach Auffassung der Gewerkschaften SEV und SGB soll nicht das Verkehrspersonal die finanziellen Folgen der Pandemie ausbaden müssen. Vielmehr müsse dafür gesorgt werden, dass die Arbeitsbedingungen verbessert werden. Laut Travail.Suisse hängt die Leistungsqualität des RPV von den Arbeitsbedingungen des Personals ab.

Für die SVP, das Centre Patronal und Economiesuisse ist ein weiterer Ausbau des RPV angesichts der aktuellen Situation als kritisch zu beurteilen. Vor einem weiteren Ausbau des RPV-Angebots solle zuerst eine Neubeurteilung der Ist-Situation vorgenommen werden. Der Rückgang der Auslastung könnte nach diesen Teilnehmenden dazu führen, dass eine geringere Abgeltung beschlossen wird.

2.2.3. Weitere in der Vernehmlassung erwähnte Argumente

Innovationen im RPV

Der vorgeschlagene Kredit enthält einen Betrag von 5 Millionen jährlich, d. h. etwa 0,5 Prozent des Jahresbudgets des RPV, für die Innovationsförderung im RPV-Bereich.

Die Kantone Freiburg und Genf, die SPS, der Schweizerische Gemeindeverband, der Schweizerische Städteverband, die Gewerkschaft SEV und die LITRA beurteilen den Betrag als unzureichend. Für die RhB, RAILplus, den VCS und den VöV muss der Betrag für die Innovation aufgestockt und leichter zugänglich werden.

Die FDP stellt fest, dass in diesem Bereich hohe Ausgaben getätigt würden, ohne aber den entsprechenden Mehrwert zu evaluieren, und dass diese Lücke geschlossen werden müsse. Der Kanton Waadt weist darauf hin, dass nicht bekannt sei, welche Projekte bislang nach welchen Kriterien vom Innovationsfonds unterstützt worden seien. Ebenso wenig sei klar, ob diese Mittel bei Unterbeanspruchung für den aktuellen Bedarf genutzt bzw. auf die Folgejahre übertragen werden könnten.

Dekarbonisierung der Busflotte (Elektrobusse)

In der Vernehmlassungsvorlage wird festgehalten, dass mit dem Kreditbetrag Vorhaben zur Beschaffung von Fahrzeugen für den RPV unterstützt werden könnten, die weniger fossile Treibstoffe verbrauchen; dies steht im Einklang mit der Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr (ESöV 2050).

Davon ausgehend, dass die Umstellungen beim Rollmaterial schrittweise – zuerst in den am dichtesten besiedelten, nicht in den ländlichen Regionen – und über die «natürliche» Erneuerung der Fahrzeuge erfolgen werden, dürfte der Finanzierungsbedarf für den Zeitraum 2022–2025 mit dem vorgeschlagenen Kredit gedeckt werden können.

Die meisten Teilnehmenden begrüßen die schrittweise Ablösung der Bussflotte durch Fahrzeuge, die keine fossile Energie verwenden (z. B. Elektrobusse). Die Kantone Bern, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Freiburg, Genf und Waadt sowie die Unternehmen PostAuto AG und RhB, die LITRA und der VöV verlangen jedoch, dass ausreichende Mittel für die Beschaffung von Elektrobusen gewährt werden. Sie befürchten, dass der vorgeschlagene Verpflichtungskredit nicht genügt, um die diesbezüglichen Ziele zu erreichen.

Anerkennung von heute noch vom RPV ausgeschlossenen neuen Angeboten

Laut der Vernehmlassungsvorlage ist es mit dem vorgeschlagenen Kreditbetrag möglich, in einem gewissen Umfang auf die Anerkennung bestimmter, derzeit vom RPV ausgeschlossener Angebote einzutreten (z. B. Nachtfahrangebote, Anerkennung bestimmter RPV-Streckenabschnitte zur touristischen Verkehrserschliessung oder Feinerschliessung).

Die Mitte, PostAuto AG und Travail.Suisse sprechen sich für eine Erweiterung des RPV-Geltungsbereichs im Rahmen des Verpflichtungskredits RPV 2022–2025 aus. Der Kanton Freiburg, die SPS, die Gewerkschaften SEV und SGB, die Transportunternehmen RhB und Turbo, die LITRA, der VCS und der VöV unterstützen zwar diesen Vorschlag, äussern aber Zweifel an der Möglichkeit, diese zusätzlichen Leistungen mit dem vorgeschlagenen Kreditbetrag zu finanzieren. Laut ihnen darf die Erweiterung des Geltungsbereichs des RPV nicht zulasten von bereits mit dem Verpflichtungskredit unterstützten Angeboten gehen.

Tarifpolitik

Der VöV begrüsst es, dass mit der Vorlage nicht indirekt eine höhere Nutzerbeteiligung gefordert wird. Falls die Transportunternehmen aufgrund umweltpolitischer Überlegungen dazu aufgefordert würden, die Tarife zu senken, beispielsweise um den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern, müsste die Möglichkeit der Abgeltung der höheren Preise vorhanden sein.

Nach Auffassung des Kantons Genf geht die Tendenz zu günstigeren Tarifen für die Kunden (SBB-Sparangebote, reduzierter Nachttarif, Weitergabe der reduzierten Trassenpreise an die Kunden, Vereinfachung der Tarifstruktur). Die jährlichen Kredite sollten deshalb basierend auf einer zahlenmässigen Schätzung der nächsten Einnahmebaissen aufgestockt werden.

Für die LITRA, Economiesuisse und den SAV dagegen müsste eine Tarifsenkung auf andere Weise, vor allem durch Bemühungen um Effizienzgewinne, kompensiert werden. Die SPS begrüsst es, dass keine Tariferhöhungen vorgesehen sind; die Gewerkschaften SEV, Travail.Suisse und Transfair sowie der Schweizerische Städteverband (SSV) lehnen jegliche Tariferhöhungen ab. Der Schweizerische Seniorenrat spricht sich für eine Tarifsenkung aus.

Bemerkungen zum RPV-Bestellverfahren und zum Verpflichtungskredit

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurden auch mehrere Änderungsvorschläge zur Funktionsweise des Verpflichtungskredits unterbreitet.

Die SPS und der SEV plädieren dafür, die Bestellverfahren für RPV-Leistungen von heute zwei Jahren auf vier Jahre zu verlängern; dies würde die Planungssicherheit für die Transportunternehmen und die Besteller verbessern.

Der Kanton Waadt verlangt, dass die kantonalen Beteiligungen gemäss ARPV für den Zeitraum 2020–2023 bis 2025 verlängert werden, damit sie die gleiche Finanzierungsperiode abdecken wie der Verpflichtungskredit 2022–2025.

Referenz: BAV-313.00-12/6/4/9/3

Zur künftigen Entwicklung des Finanzierungsbedarfs schlägt der Kanton Bern vor, auch grössere Projekte zu erwähnen, die in der Kreditperiode 2022–2025 finanziell kaum zu Buche schlagen, deren Abgeltungsfolgekosten jedoch beim nächsten Verpflichtungskredit (2026–2029) voll zum Tragen kommen.

Anhang 1: Liste der im Vernehmlassungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen

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

2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / Partiti rappresentati nell'Assemblea federale
DM LC AdC	Die Mitte DM Le Centre LC Alleanza del Centro AdC
FDP PLR PLR	Die Liberalen FDP Les Libéraux-Radicaux PLR I Liberali Radicali PLR
SPS PSS PSS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS
SVP UDC UDC	Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC

3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / Associations faitières 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
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SGV ACS ACS	Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri
SSV UVS UCS	Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere

4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dell'economia
Economiesuisse	economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere
SAV UPS USI	Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori
SGB USS USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)
SGV USAM USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Travail.Suisse	Travail.Suisse

5.	Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto
AAGU	Auto AG Uri
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
PAG	PostAuto AG
RA	RegionAlps SA
RhB	Rhätische Bahn AG
SBB	Schweizerische Bundesbahnen SBB
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo	Thurbo AG
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

6.	Organisationen / Organisations / Organizzazioni
CP	Centre patronal
KöV CTP	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV Conférence des directeurs cantonaux des transports publics

CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
RAILplus	RAILplus
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals Syndicat du personnel des transports Sindacato del personale del trasporti
SSR CSA	Schweizerischer Seniorenrat Conseil suisse des aînés Consiglio svizzero degli anziani
Transfair	Transfair
VCS ATE ATA	Verkehrs-Club der Schweiz Association transports et environnement Associazione traffico e ambiente
VöV UTP UTP	Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici