

2022

Jahresbericht 2022 KÖV

Inhalt

- 4** KöV Tätigkeitsbericht
- 6** KKDöV Tätigkeitsbericht
- 7** Die KöV im Kurzportrait
- 9** Bilanz
- 10** Erfolgsrechnung
- 11** Mitgliederliste
- 12** Impressum

Vorwort



Laurent Favre
Präsident KöV

Wenn ich auf das vergangene Jahr zurückblicke, fällt es mir schwer, eine eindeutige Bilanz zu ziehen. 2022 war geprägt von Licht und Schatten: Zum einen erinnere ich mich mit Freude an das Aufatmen, das nach dem zweiten, erfolgreich überstandenen, Pandemie-Winter durch das ganze Land ging. Die Lockerung der Covid- Massnahmen im Frühjahr war ein wichtiges und positives Signal für die Gesellschaft und Wirtschaft. Und natürlich für unseren öffentlichen Verkehr. Der öV hat von diesem Schritt zurück in die Normalität stark profitiert: Die Kundinnen und Kunden kehrten erfreulich rasch und in grosser Zahl zurück. Ende 2022 lag die Auslastung schweizweit nur noch leicht unter den Werten vor der Pandemie, was sehr erfreulich ist.

Gleichzeitig haben leider weitere Unsicherheiten Einzug in unser Leben gehalten: ich denke dabei vor allem an den Ausbruch des Ukrainekrieges, die drohende Energiekrise oder die Inflation. Deren Bewältigung wird uns weiterhin alle fordern. Die Vorbereitung auf eine mögliche Strommangel-lage im letzten Herbst hat gezeigt, dass wir dabei auf unseren Erfahrungen aus der Corona-Pandemie aufbauen können. Wir hatten in den letzten Jahren viel Zeit, uns im Krisenmanagement zu üben und unsere Lehren zu ziehen. Bund und Kantone sind in dieser Zeit gerade im öffentlichen Verkehr nochmals näher zusammengerückt. Die öV-Branche hat ihrerseits mit der Systemführerschaft von SBB und Postauto bewiesen, dass sie selbst in schwierigen Situationen und unter grossem Zeitdruck funktionierende und breit abgestützte Lösungen erarbeiten kann. Ich bin deshalb optimistisch, dass wir die bevorstehenden Herausforderungen – insbesondere die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und den künftigen Ausbau der Bahninfrastruktur – ebenfalls meistern werden, wenn alle Akteure des öffentlichen Verkehrs wie bisher an einem Strick ziehen.

Bevor wir uns gemeinsam an die Arbeit machen, möchte ich die Gelegenheit nutzen und allen Kolleginnen und Kollegen der KöV und dem Team im Generalsekretariat der KöV ganz herzlich für die Mittel, die Zeit und die Energie danken, die sie Jahr für Jahr in den öffentlichen Verkehr investieren.

Laurent Favre
Präsident KöV

Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur

Die Eisenbahn wird mit verschiedenen Programmen im Rahmen einer rollenden Planung ausgebaut. Im Sommer 2022 hat der Bundesrat den aktuellen Bericht über den Stand der Grossprojekte «Neue Eisenbahn-Alpen-transversale (NEAT)», «Europäisches Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss)», «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)» und den «Vier-Meter-Korridor für den Güterverkehr» vorgelegt sowie über den Stand der Ausbauschritte 2025 und 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) informiert. Bei letzterem zeichnen sich Verzögerungen von drei bis fünf Jahre bei verschiedenen Schlüsselprojekten ab. Ausserdem hat die SBB Vorbehalte angemeldet, dass die Planungsannahmen für das Angebotskonzept 2035 keinen stabilen Fahrplan ermöglichen. Weiter stellen sich Fragen im Bereich des Rollmaterialeinsatzes mit weitreichenden Auswirkungen auf wichtige Angebotsziele – namentlich was den von der SBB kommunizierten Verzicht auf den Einsatz der Wako-Technologie betrifft. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat vorgeschlagen, 2026 keinen vollwertigen Ausbauschritt zu planen. Stattdessen soll das bestehende Angebotskonzept 2035 überarbeitet und weiterentwickelt werden. Die Botschaft für den nächsten vollwertigen Ausbauschritt ist anschliessend für 2030 vorgesehen.

Die KöV unterstützt den Vorschlag des Bundesrates zum weiteren Vorgehen im Grundsatz. Gleichzeitig sind die Kantone besorgt über die mehrjährigen Verzögerungen bei wichtigen Grossprojekten und die negativen Auswirkungen, die sich aus dem Verzicht der SBB auf Fahrzeuge mit Wankkompensation (Wako) ergeben. Diese unerfreulichen Entwicklungen stellen die gesamte Fahrplanstruktur der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte (ZEB, AS 2025 und 2035) in Frage – insbesondere auf der Ost-West-Achse. Die Kantone erwarten, dass der Bundesrat die vollständige und zeitnahe Umsetzung der auf Basis der bisherigen Ausbauschritte festgelegten Angebotsziele sicherstellt – gegebenenfalls mit zusätzlichen Infrastrukturmassnahmen. Die hierfür notwendigen Planungsarbeiten und Projektstudien müssen rasch angegangen werden, damit die entsprechenden Vorhaben und ihre Kosten in die Botschaft 2026 aufgenommen werden können. Die vorgesehene Erhöhung der Verpflichtungskredite für die Ausbauschritte 2025 und 2035 wird von den Kantonen begrüsst. Die zusätzlichen Gelder sichern die Umsetzung wichtiger Grossprojekte.

Perspektive Bahn 2050

Die ebenfalls im Sommer 2022 in Vernehmlassung geschickte Perspektive Bahn 2050 stellt die langfristige Entwicklung der Eisenbahn und die weiteren Ausbauschritte auf eine aktuelle strategische Grundlage. Der Ausblick geht für die nächsten Jahrzehnte weiterhin von einer Zunahme der Verkehrsnachfrage aus. Zugleich strebt der Bundesrat im Rahmen seiner Klimapolitik eine weitgehende Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene an. Um diese Ziele zu erreichen, sollen die Stärken der Bahn effizienter genutzt und die Abstimmung zwischen der Bahn- und Raumentwicklung verbessert werden. Weiter soll sich der Ausbau der Bahninfrastruktur künftig primär auf kurze und mittlere Distanzen konzentrieren.

Die KöV teilt die Vision und Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050. Der Fokus auf die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ist im Hinblick auf die Klimaziele zentral. Die Kantone sind jedoch der Meinung, dass die Bahn einen noch grösseren Beitrag leisten kann, als in der Perspektive BAHN 2050 vorgesehen ist. Die Modalsplit-Ziele, welche der Bund bis 2050 für die Bahn vorsieht, sind zu wenig ambitioniert. Ausserdem muss die Verlagerungsstrategie auch Kapazitätsausbauten bei Überlasten einschliessen, da ansonsten eine Rückverlagerung auf die Strasse erfolgt. Weiter geht die Perspektive BAHN 2050 nicht ausreichend auf die Potenziale im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr ein. Attraktive internationale Zugverbindungen sind eine wichtige Alternative zum Flugverkehr, und grenzübergreifende S-Bahnsysteme können massgeblich dazu beitragen, den Verkehr stärker auf den öV zu verlagern.

Mobilitätsinfrastrukturgesetz (MODIG)

Angesichts des anhaltenden Verkehrswachstums wird die Frage der effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur und der Transportmittel durch eine bessere Auslastung immer wichtiger. Eine zentrale Rolle für ein effizienteres Verkehrssystem spielt der Datenfluss zwischen Infrastrukturbetreiberinnen, öffentlichen Verkehrsunternehmen und privaten Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen sowie Kundinnen und Kunden: nur, wenn Informationen zum Zustand und der Verfügbarkeit von Infrastrukturen und Transportkapazitäten rechtzeitig und in guter Qualität vorhanden sind, kann das Gesamtverkehrssystem effizient und nachhaltig betrieben werden. Der Bundesrat schlägt deshalb vor, Daten ergänzend

zur Schiene und Strasse als dritte systemrelevante Infrastruktur zu betrachten. Mit dem Mobilitätsdateninfrastrukturgesetz (MODIG) soll eine Grundlage geschaffen werden, damit der Bund in der Schweiz die notwendige Dateninfrastruktur zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems zur Verfügung stellen kann. Die vorgesehene Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) enthält als Hauptbestandteile das Verkehrsnetz CH, welches das gesamte Verkehrsnetz des Landes einheitlich und digital abbilden soll und als räumliches Referenzsystem dient, und andererseits die nationale Datenvernetzungsinfrastruktur (NADIM), welche den Austausch von Mobilitätsdaten und die Vernetzung von Mobilitätsangeboten erleichtern soll. Weitere Bestandteile sollen bei Bedarf flexibel ergänzt werden können.

Die KöV teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass Mobilitätsdaten (insbesondere in dichten Räumen bzw. Räumen mit hohen Mobilitätsbedürfnissen) einen wichtigen Beitrag zu einem funktionierenden Mobilitätssystem leisten können. Die KöV vertritt die Haltung, dass die Zuständigkeit für den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der NADIM sowie für allfällig weitere Bestandteile der MODI beim Bund liegen, entweder in einer Bundesanstalt organisiert oder in einem Bundesamt angegliedert. Hinsichtlich der konkreten Umsetzung bestehen noch viele offene Fragen, etwa bezüglich der verfassungsmässigen Grundlagen der MODIG, zu datenschutzrechtlichen Aspekten und insbesondere zur Datenlieferung und dem Datenbezug. Weiter können Kantone und Gemeinden bisher nicht ausreichend abschätzen, welche Kosten mit der MODIG auf sie zukommen. Die KöV hat sich deshalb im Rahmen der Vernehmlassung gemeinsam mit der BPUK dafür eingesetzt, dass die Vorlage im Hinblick auf die Botschaft in diesen Punkten weiter konkretisiert wird.

Revision des CO₂-Gesetzes

Nach der Ablehnung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes in der Volksabstimmung vom 13. Juni 2021 hat das Parlament am 17. Dezember 2021 eine Verlängerung der bestehenden Gesetzgebung bis ins Jahr 2024 beschlossen. Gleichzeitig wurde für die Zeit ab 2025 ein revidierter Gesetzesentwurf in Vernehmlassung geschickt, der auch zwei wichtige Förderelemente für den öffentlichen Verkehr enthält. Zum einen ist vorgesehen, dass der Bund den Ausbau des Angebots im grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Schiene befristet bis 2030 mit jährlich maximal 30 Millionen Franken unterstützt. Im Fokus stehen die Nachtzüge, da diese als Alternative zu

Flugreisen ein grosses Potenzial zur CO₂-Reduktion aufweisen. Der grenzüberschreitende Orts- und Regionalverkehr ist explizit ausgeschlossen, weil er bereits über andere Quellen gefördert wird. Weiter sind im revidierten Gesetz Beiträge im Umfang von maximal 15 Millionen Franken pro Jahr für die Förderung von CO₂-neutralen Antriebstechnologien vorgesehen. Die Finanzierung der Massnahme soll mittels Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung für konzessionierte Verkehrsbetriebe sichergestellt werden.

Die KöV hat sich stark für die beiden Massnahmen eingesetzt. Attraktive internationale Zugverbindungen sind eine wichtige Alternative zum Flugverkehr und können einen grossen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten. Dies gilt sowohl für touristische wie auch für geschäftliche Angebote. Gleichzeitig sollte der Fokus der Förderung nicht nur auf Nachtzugsverbindungen, sondern auch auf besseren Tagesangeboten liegen. Darüber hinaus hat die KöV vom Bundesrat gefordert, dass rechtzeitig vor dem Auslaufen eine Fortführung der Bundesunterstützung über 2030 hinaus geprüft wird.

Die jährliche Förderung von 15 Millionen Franken für die Förderung von CO₂-neutralen Antriebstechnologien erachtet die KöV als wichtige Ergänzung zu den bereits bestehenden Finanzierungsgefässen. In der Summe reicht diese jedoch bei Weitem nicht aus, um den erwarteten finanziellen Mehrbedarf zu decken. Die KöV hat deshalb gefordert, dass der Bund gemeinsam mit den Kantonen, Gemeinden und der öV-Branche eine gesamtheitlichere Lösung erarbeitet. Der Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung stehen die Kantone grundsätzlich positiv gegenüber, allerdings sind sie der klaren Ansicht, dass diese für den Orts- und Regionalverkehr gestaffelt vorgenommen werden sollte – wie dies im Rahmen der 2021 an der Urne abgelehnten Totalrevision des CO₂-Gesetzes bereits vorgesehen war. Die damals vorgeschlagene Regelung war politisch mehrheitsfähig und sollte beibehalten werden.

KKDöV Tätigkeitsbericht

Der Fokus der Fachkonferenz lag auch 2022 auf verschiedenen Herausforderungen rund um das Bestellverfahren. Die Bewältigung der finanziellen „Nachwehen“ der Corona-Pandemie und die einsetzende Teuerung haben sowohl die Besteller als auch die Transportunternehmen stark gefordert.

Bestellverfahren einmal mehr nicht «Business as usual»

Im Kontext der Covid-Krise waren Prognosen zu den Erlösen im öffentlichen Verkehr generell sehr schwierig. Trotz einer grundsätzlich positiven Entwicklung bei den Fahrgastzahlen waren die finanziellen Auswirkungen auch für das Jahr 2022 ungewiss. Nach dem Abschwelen der Pandemie kamen weitere Unsicherheitsfaktoren wie die Teuerung von Rohstoffen, Energie und Löhnen sowie die anhaltenden Lieferengpässe und die Ungewissheit der ausreichenden Energieversorgung hinzu. Diese teilweise schwierige Situation erforderte von Bestellern und Transportunternehmen ein hohes Mass an Flexibilität. Dank der guten und etablierten Zusammenarbeit konnten diese Herausforderungen jedoch gemeinsam gemeistert werden. Wir möchten uns an dieser Stelle beim BAV für das grosse Engagement und bei den Transportunternehmen für die Flexibilität bedanken.

Qualitätsmessung im regionalen Personenverkehr: Weiterentwicklung der Software

Die KKDöV-Mitglieder haben 2022 beschlossen, die bestehende Software des Bundes in einem gemeinsamen Projekt weiterzuentwickeln. Mit den erweiterten Auswertemöglichkeiten kann der Datensatz für Fahrtanalysen und zur Dokumentation von Schwachstellen und Verspätungen genutzt werden. Damit wird die «Q.DABA Kantone» zum praktischen Werkzeug für die Angebotsplanung der Kantone und für die operativen Leistungen der Transportunternehmen. Der Projektabschluss und die Produktivschaltung sind für Sommer 2023 geplant.

Fachtagung Distribution und Ticketing

Die Digitalisierung und sich veränderten Mobilitätsbedürfnisse machen auch vor dem öffentlichen Verkehr nicht Halt. Die technologische Entwicklung eröffnet für Nutzerinnen und Nutzern wie auch für Transportunternehmen neue Chancen, birgt aber auch Herausforderungen. Die KKDöV hat sich deshalb im Rahmen ihrer

jährlichen Fachtagung 2022 mit verschiedenen Themen aus dem Bereich Distribution und Ticketing beschäftigt. Im Fokus stand zum einen das Projekt GITA (Grobkonzept integriertes Tarifsystem, neu myRIDE) der Alliance Swissspass, im Rahmen dessen Grundlagen für ein modifiziertes Tarifsystem erarbeitet werden. Zum anderen wurde das digitale Billetverkaufssystem «Vendita 21», das im Kanton Graubünden 2023 eingeführt werden soll, vorgestellt. Abgerundet wurde die Veranstaltung durch Präsentationen und Diskussionen zu den Themen Sparbillette und grenzüberschreitendes Ticketing.

Personelle Änderungen im KKDöV-Vorstand.

Hans-Kaspar Weber (ZG) hat sein Mandat als KKDöV-Vorstandsmitglied im Frühling 2022 abgegeben. Grund für diesen Schritt ist seine Pensionierung per Anfang 2023. Wir danken Hans-Kaspar Weber herzlich für seine langjährige und wertvolle Arbeit. Seine Nachfolge als Vertreter der Region Zentralschweiz im KKDöV-Vorstand hat Patrick Stöcklin (ZG) übernommen.

Sitzungen und Arbeitsgruppen

Die KKDöV hat 2022 insgesamt sieben Vorstandssitzungen durchgeführt und sich am 19./20. Mai in Genf zur ordentlichen Hauptversammlung getroffen. Weiter haben sich diverse Mitglieder in verschiedenen Arbeitsgruppen betätigt – darunter zu Themen wie Zielvereinbarung, Guidance Finanzen, Aufgabenteilung Subventionsaufsicht, Kundeninformation, Fahrplanverfahren und Güterverkehr. Für dieses Engagement möchten wir uns im Namen des KKDöV-Vorstands ganz herzlich bedanken!

Die KKDöV: Die Fachkonferenz der KöV

Die Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs, kurz KKDöV, bündelt das öV-Fachwissen sämtlicher Kantone. Alle 26 öV-Delegierten sind in der KKDöV organisiert. Die KKDöVberät ihre Mutterkonferenz, die KöV, in Fragen des Verkehrswesens, sie fördert den Austausch zwischen den Kantonen und erarbeitet die fachlichen Grundlagen für Stellungnahmen und die politische Meinungsbildung.

Die KöV im Kurzporträt

Alle Regierungsmitglieder der Schweizer Kantone, die sich mit Aufgaben des öffentlichen Verkehrs befassen, bilden die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV). Gegründet wurde die KöV im Jahr 1992. Ziel und Aufgabe der KöV sind

- im öV-Bereich die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen einerseits und zwischen Bund und Kantonen andererseits zu fördern und zu koordinieren;
- zu allen Fragen, die im Interessensbereich der Mitglieder liegen, Stellung zu nehmen, insbesondere im Rahmen von Vernehmlassungen, Anhörungen des Bundesparlaments oder hinsichtlich der Zusammenarbeit mit der Bundesverwaltung.

Ihren Sitz hat die KöV seit 2009 in Bern. Über ihr Generalsekretariat, das mit anderen Regierungs- und Direktorenkonferenzen im Haus der Kantone wirksam ist, nutzt sie Synergien und stärkt die interkantonale Zusammenarbeit.

Stellungnahmen

Die KöV hat sich im Berichtsjahr 2022 zu den folgenden Vernehmlassungen geäußert:

- Rollende Landstrasse: Vernehmlassung zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs: Stellungnahme vom 22. März 2022
- Stellungnahme zur Vernehmlassung Revision des CO₂-Gesetzes: Stellungnahme mit BPUK und EnDK vom 31. März 2022
- Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG): Stellungnahme mit BPUK vom 11. Mai 2022
- Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur: Stellungnahme vom 2. September 2022
- Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050: Stellungnahme vom 26. September 2022

Parlamentarische Anhörungen

Eine Delegation der KöV nahm im Berichtsjahr 2022 an folgender Anhörung der eidgenössischen Räte teil:

- Anhörung Finanzierung der SBB (21. November 2022 KVF-N)

Sitzungen

- Vorstandssitzungen:
14. Januar / 17. März / 2. Juni / 5. September a.o. /
24. November 2022
- Plenarversammlung: 7. April 2022
- Hauptversammlung: 23. September 2022

Der Vorstand



Laurent Favre, NE
Präsident



Carmen Walker Späh, ZH
Vizepräsidentin



Nuria Gorrite, VD



Fabian Peter, LU



Isaac Reber, BL



Walter Schönholzer, TG



Jean-François Steiert, FR

Das Generalsekretariat der KöV



Mirjam Bütler
Politologin lic.rer.soc.,
Executive MBA Universität Zürich
Generalsekretärin



Markus Sieber
Dr. phil.
Stv. Generalsekretär



Sabrina Mischler
Direktionsassistentin
Eidg. Fachausweis

Martin Enz (ab Juni 2022)
Direktionsassistent

Andreas Berger (bis Ende 2022)
Direktionsassistent
Eidg. Fachausweis

Bilanz

	Rechnung 2022	Rechnung 2021
AKTIVEN	299 556.81	271 741.74
Umlaufvermögen	299 556.81	271 741.74
Flüssige Mittel	299 556.81	271 741.74
Postkonto	299 556.81	271 741.74
PASSIVEN	299 556.81	271 741.74
Kurzfristiges Fremdkapital	-	1 567.62
Verbindlichkeiten	-	1 458.00
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	-	1 458.00
Passive Rechnungsabgrenzungen	-	109.62
Passive Rechnungsabgrenzungen	-	109.62
Eigenkapital	299 556.81	270 174.12
Eigenkapital	270 174.12	229 607.59
Jahresgewinn oder -verlust	29 382.69	40 566.53

Jahresrechnung

	Rechnung 2022	Rechnung 2021
ERTRAG	348 685.00	346 204.40
Mitgliederbeiträge der Kantone	348 685.00	346 204.40
AUFWAND	319 302.31	305 637.87
Personalaufwand	281 806.40	281 620.85
Tagungsteilnahmen	250.00	450.00
Reisekosten und Spesen	576.35	180.00
Leistungen Dritter	280 980.05	280 990.85
Verwaltungsaufwand	20 133.50	22 423.70
Drucksachen	4 367.30	540.20
Übersetzungen	15 766.20	12 419.95
Externe Berater, Gutachter	-	-
Versammlungen	14 925.70	9 463.55
Aufwand Vorstand	14.30	72.65
Aufwand Haupt- und Plenarversammlung	14 402.40	8 184.90
Aufwand div. Versammlungen	509.00	1 206.00
Kommunikation	1 378.60	713.40
Homepage	1 378.60	713.40
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-	-
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-	-
Finanzaufwand und -ertrag	1 058.11	879.92
Zinsaufwand	938.11	789.92
Postkontospesen	120.00	90.00
JAHRESERGEBNIS (GEWINN + / VERLUST -)	29 382.69	40 566.53

Die Jahresrechnung 2022 schliesst mit einem Gewinn von CHF 29 382.69 ab. Das Eigenkapital beläuft sich damit per 1.1.2023 auf CHF 299 556.81. Das Ergebnis liegt über den budgetierten Erwartungen. Die Aufwände bei den Übersetzungen, Honoraren, den Versammlungen sowie dem übrigen Betriebsaufwand wurden nicht ausgeschöpft.

Die KöV-Jahresrechnung wurde durch die Revisionsstelle Von Graffenried AG Treuhand geprüft. Die Zusammenarbeit war wiederum konstruktiv und effizient. Die Von Graffenried AG Treuhand hat die Konformität der Rechnung und eine professionelle Buchführung bestätigt.

Mitgliederliste

PER 31.12.2022

Attiger Stephan, AG	Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Becker Kaspar, GL	Departement Bau und Umwelt
Biasotto Dölf, AR	Departement Bau und Volkswirtschaft
Camenzind Urban, UR	Volkswirtschaftsdirektion
Cavigelli Mario, GR	Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität
Dähler Roland, AI	Volkswirtschaftsdepartement
Dal Busco Serge, GE	Département des infrastructures
Eray David, JU	Département de l'environnement
Favre Laurent, NE (Präsident)	Département du développement territorial et de l'environnement
Gorrite Nuria, VD (Vorstand)	Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines
Hess Josef, OW	Bau- und Raumentwicklungsdepartement
Keller Esther, BS	Bau- und Verkehrsdepartement
Kessler Martin, SH	Baudepartement
Kolly Sandra, SO	Bau- und Justizdepartement
Neuhaus Christoph, BE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Peter Fabian, LU (Vorstand)	Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Reber Isaac, BL (Vorstand)	Bau- und Umweltschutzdirektion
Rüegsegger André, SZ	Baudepartement
Rotzer-Mathyer Therese, NW	Baudirektion
Ruppen Franz, VS	Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Schönholzer Walter, TG (Vorstand)	Departement für Inneres und Volkswirtschaft
Steiert Jean-François, FR (Vorstand)	Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Tinner Beat, SG	Volkswirtschaftsdepartement
Walker Späh Carmen, ZH (Vizepräsidentin)	Volkswirtschaftsdirektion
Weber Florian, ZG	Baudirektion
Zali Claudio, TI	Dipartimento del territorio

Personelle Mutationen:

- OW: Josef Hess ersetzt Daniel Wyler
- NW: Therese Rotzer-Mathyer ersetzt Josef Niederberger

Herausgeberin

Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV
Haus der Kantone
Speichergasse 6
Postfach
3001 Bern
T 031 320 16 90
info@koev.ch
www.koev.ch

Redaktion

Mirjam Bütler
Markus Sieber
Sabrina Mischler

© KÖV 2023