



Universität St.Gallen

Institut für Systemisches Management
und Public Governance



Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2022

Herausgeber:

Prof. Dr. Christian Laesser

Prof. Dr. Thomas Bieger

Prof. Dr. Kay W. Axhausen

Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2022

Herausgeber:

Prof. Dr. Christian Laesser

Prof. Dr. Thomas Bieger

Prof. Dr. Kay W. Axhausen

ISBN-Nummer
3-906532-34-8
ISSN 1423-4459

Alle Rechte vorbehalten
Copyright © 2022
Institut für Systemisches Management
und Public Governance
der Universität St.Gallen

SVWG Schweizerische Verkehrs-
wissenschaftliche Gesellschaft
IMP-HSG Institut für Systemisches
Management und Public Governance
der Universität St.Gallen

Inhaltsverzeichnis

<i>Helene Bisang, Isabel Scherrer, Regina Witter</i> Verkehrsdrehscheiben für eine nachhaltige flächeneffiziente Mobilität	7
<i>Franziska Borer Blindenbacher, Paul Schneeberger</i> Die Gesamtverkehrskonzeption als Steinbruch der schweizerischen Verkehrspolitik	19
<i>Annina Evelyne Brügger, Mélanie Attinger</i> Evaluationen im Bundesamt für Verkehr am Beispiel der Evaluation 2021 zu den Ausschreibungen im regionalen Busverkehr	27
<i>Anne Greinus, Martin Peter, Vanessa Angst</i> Volkswirtschaftliche Auswirkungen der Digitalisierung in der Mobilität	45
<i>Thomas Hurter</i> Dem motorisierten Individualverkehr weht ein rauer Wind entgegen	59
<i>Andreas Justen, Ansel Raphael, Antonin Danalet, Nicole A. Mathys</i> Verkehrsperspektiven: Personenverkehr wächst bis 2050 nur halb so stark wie die Bevölkerung	65
<i>Eva F. Romeo, Anne-Séverine Lay, Markus Liechti</i> Gendereffekte der Digitalisierung in der Mobilität: Wie die Digitalisierung das Gender Gap in der Mobilität beeinflussen könnte	81
<i>Kurt Metz</i> Wie Fuhrhalter die Schiene erobern	101
<i>Kurt Metz</i> Von Überlandbahnen zu Mobilitätsanbietern - In zwanzig Jahren zu zwanzig Unternehmen: RAILplus	113
<i>Marcus Roller, Pascal Troxler</i> Erhebung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch Inhaber von digitalen Gästekarten	143
Autorenverzeichnis	163

Die Gesamtverkehrskonzeption als Steinbruch der schweizerischen Verkehrspolitik

Franziska Borer Blindenbacher, Paul Schneeberger

Abstract

Vor 50 Jahren hat der Bundesrat die Kommission für eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH) ins Leben gerufen, die fünf Jahre später 40 Empfehlungen zugunsten eines robusten und effizienten Verkehrssystems verabschiedet hat. Auch wenn sich Volk und Stände am 12. Juni 1988 dagegen ausgesprochen haben, die Essenz daraus als Koordinierte Verkehrspolitik in der Bundesverfassung zu verankern: die Grundlagenarbeit von anno dazumal wirkt bis heute nach. Die GVK-CH hat das verkehrspolitische Regelwerk in der Schweiz beeinflusst. Das hat eine Tagung aus Anlass des runden Jahrestags am 30. März 2022 im Verkehrshaus der Schweiz deutlich gemacht.

Keywords: Planungsinstrumente effizienter Gesamtverkehr, koordinierte, raum- und ressourcenschonende Verkehrspolitik, Kostenwahrheit, Umsetzung Strategien und Innovationen im Verkehrsbereich

1 Der grosse Wurf

Als «eines der grössten Unternehmen der Politikberatung des Bundes» hat Ulrich Klöti, Professor für Politische Wissenschaft an der Universität Zürich, die Gesamtverkehrskonzeption zu Beginn der 1990er Jahre bezeichnet. Und tatsächlich: Die 1972 vom Bundesrat lancierte Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH) war das Ergebnis einer durchaus wissenschaftsgeleiteten, aber doch umfassend abgestützten Organisation. Nicht weniger als 62 Mitglieder aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung gehörten der GVK-CH-Kommission an, die neben der Fachwelt von den Kantonen bis zu verkehrsträgerspezifischen Verbänden alle relevanten Anspruchsgruppen repräsentierten (Haefeli 2006: 89).

1977 definierte die Kommission unter der Prämisse, wonach «das Verkehrssystem einen grösstmöglichen Betrag zur Lebensqualität» leisten soll, drei Ziele, an denen sich die Verkehrspolitik in der Schweiz orientieren soll (GVK-CH Schlussbericht, 1977: 65):

- Bestmögliche Befriedigung aller Verkehrsbedürfnisse (Verkehrsgunst für die Haushalte und für die Wirtschaft)

- Herbeiführen eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes (Minimierung des Gesamtaufwands für Verkehrsleistungen; Gleichgewicht zwischen staatlichen Einnahmen und Ausgaben für die einzelnen Verkehrsträger)
- Verbesserung der Auswirkungen (Minimierung der Beeinträchtigung der Menschen und ihrer Umwelt; Ausgleich der Raum- und Siedlungsstruktur)

Zwar ist es nicht gelungen, diese Ziele, die auf einen Ausgleich zwischen den für die Prosperität der Schweiz essenziellen Verkehrsbedürfnissen und einen effizienten Einsatz der finanziellen und natürlichen Ressourcen abzielten, in der Bundesverfassung zu verankern: Am 12. Juni 1988 verwarfen Volk und Stände mit 53,6 Prozent Neinstimmen und 19 ablehnenden Kantonen die Vorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik. (Swissvotes: Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik, 12.06.1988)

Abgesehen von materiellen Einwänden gegen die von der GVK postulierten Prinzipien hat auch der Wandel des Zeitgeistes dazu beigetragen: Ölkrise und Waldsterben hatten den Glauben an eine umfassende Steuerbarkeit der Zukunft untergraben. Der für die Schweiz ohnehin charakteristische Pragmatismus hatte gegenüber strategischen Ansätzen endgültig wieder Oberwasser. Dennoch wurde das 1977 verabschiedete Konzept mit zehn Stossrichtungen und 40 Empfehlungen über die Jahre und Jahrzehnte je nach Optik zu einem Fundament oder zu einem Steinbruch der schweizerischen Verkehrspolitik.

Auch wenn sie bis anhin nie derart plakativ gestellt wurde: Die Frage, welcher Interpretation der Vorzug zu geben sei, dem Fundament oder dem Steinbruch, wurde in der Vergangenheit schon mehrfach diskutiert und von Historikern in differenzierte Worte gefasst. Die von Ueli Haefeli formulierte Quintessenz einer Tagung im Jahr 2006 entsprach dem, was 1979 schon ein Forschungsprojekt der ETH zur Planung in der schweizerischen Demokratie zutage gefördert hatte. In der GVK hätten sich «die Grenzen der politischen Planung im Rahmen der schweizerischen Konkordanz- und Verhandlungsdemokratie» manifestiert, die «Grundsatzprobleme in der Regel ausblendet und eher den kompromissmässigen Interessenausgleich kurzfristiger Partikularinteressen anstrebt» (Linder 1979; Haefeli 2006: 93).

Eine ergänzende Erkenntnis hat die planungsgeschichtliche Auseinandersetzung mit der GVK-CH von Stefan Sandmeier zutage gefördert. Er interpretiert den umfassenden Planungsansatz als «utopischen Neuentwurf der Mobilität in der Schweiz», der Rezepte liefern sollte «für das Erreichen eines Idealzustands, in dem gesellschaftliche, ökonomische und ökologische Ansprüche an das Verkehrssystem sorgfältig ausbalanciert waren». Er nimmt dabei auch Bezug auf Bundesrat Willi Ritschard, der 1977 als Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements (EVED) primärer Adressat des GVK-

Schlussberichts war. Ritschard stellte fest, Utopien seien «nötig», um eine «folgerichtige Verkehrspolitik» betreiben zu können, zumal «heute die Utopie vom Vormittag die Wirklichkeit vom Nachmittag» sei. (HLS: Willi Ritschard; Sandmeier 2020: 120, 130)

2 Die kleinen Schritte

Um umfassend zu beurteilen, ob die GVK-CH in den vergangenen 50 Jahren eher zum Fundament oder zum Steinbruch der schweizerischen Verkehrspolitik geworden ist, wäre eine umfassende Auseinandersetzung mit den Wirkungen aller zehn Stossrichtungen und 40 Handlungsempfehlungen notwendig, welche die GVK-CH-Kommission 1977 abgegeben hatte. Anhaltspunkte dafür bieten die Ausführungen von Christian Furrer, von 1982 bis 1993 stellvertretener Generalsekretär und von 1994 bis 1996 Generalsekretär des EVED, an der Tagung zum 50. Jahrestag der Einsetzung der Kommission für eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption vom 30. März 2022 im Verkehrshaus der Schweiz. In einer kursorischen Analyse macht er deutlich, dass in den letzten Jahrzehnten in sechs der zehn im GVK-Schlussbericht von 1977 definierten Stossrichtungen politisch wesentliche Schritte umgesetzt werden konnten.

Diese betreffen

- die Gliederung des Verkehrssystems:
 - Am 6. Dezember 1987 votieren 57 Prozent der Stimmenden für den Bundesbeschluss zum Konzept Bahn 2000.
- die Reduktion von Wettbewerbsverzerrungen:
 - Am 20. Februar 1994 sprechen sich 67 Prozent der Stimmenden und alle Kantone mit Ausnahme von Waadt und Wallis zugunsten der Verfassungsgrundlage für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe aus.
 - Am 27. September 1998 optieren 70 Prozent der Stimmenden für das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe.
- die Finanzierung des Verkehrssystems:
 - Am 29. November 1998 votieren 73 Prozent der Stimmenden für den Fonds zur Finanzierung von Grossprojekten des öffentlichen Verkehrs (FinöV).
 - Am 9. Februar 2015 stimmen 69 Prozent der Stimmenden dem Bundesbeschluss zur Finanzierung und zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu, der einen unbefristeten Fonds zugunsten von Unterhalt und Ausbau vorsieht (BIF).

- Am 12. Februar 2017 votieren 69 Prozent der Stimmenden für einen unbefristeten Fonds zugunsten des Unterhalts und Ausbaus der Nationalstrassen sowie zur Finanzierung von Verkehrsausbauten in Agglomerationen (NAF).
- die Organisation der SBB:
 - 1981 und 1987 schliesst der Bund mit den SBB Leistungsvereinbarungen ab.
 - 1999 werden die SBB von einer Verwaltungseinheit zu einer Aktengesellschaft, und der Bund gibt ihnen seither strategische Ziele vor.
- die Aufgaben der übrigen Verkehrsunternehmen:
 - Von 1984 bis 2004 werden in 20 Regionen der Schweiz Tarifverbunde geschaffen; zudem wird der öffentliche Regionalverkehr in vielen Regionen unter dem Label S-Bahn neu strukturiert.
 - 1996 wird im öffentlichen Regionalverkehr das Bestellprinzip eingeführt.
- die Reorganisation der Bundesverwaltung:
 - 1984 kommt das Amt für Strassenbau in das Verkehrs- und Energiedepartement.
 - 1998 kommen die Abteilung Strassenverkehr, das Bundesamt für Raumplanung und das Bundesamt für Umweltschutz ins Verkehrs- und Energiedepartement. Dieses wird in Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) umbenannt. (GVK-CH Schlussbericht, 1977: 309-319; Furrer 2022; Swissvotes: Bahn 2000; Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, Finanzierung und Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur, Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr, Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe)

Die Treiber für diese Reformen aus dem Fundus der Stossrichtungen und Empfehlungen der GVK-CH waren unterschiedlich: Das Konzept Bahn 2000, dem der Souverän noch vor der Abstimmung über die Verfassungsgrundlage für eine koordinierte Verkehrspolitik zustimmte, sowie die von Kantonen realisierten Tarifverbunde und S-Bahnen waren Früchte konzeptioneller Arbeiten in Verkehrsunternehmen und Verwaltungen. Sie profitierten vom Rückenwind, den die seit der Ölkrise der 1970er Jahre um sich greifende Sorge über die Umwelt und ihre Ressourcen dem energie- und raumeffizienten öffentlichen Verkehr bescherte.

Auch die Reorganisation der SBB sowie der Übergang von der Defizitdeckung zum Bestellverfahren mit Abgeltung im öffentlichen Regionalverkehr in den 1990er Jahren waren Kinder ihrer Zeit. Die Umsetzung beider Vorhaben ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass unmittelbare staatliche Wirtschaftstätigkeiten durch die in den angelsächsischen Ländern in den 1980er Jahren aufgekommenen

Ideologien und den Zusammenbruch der sozialistischen Wirtschaftssysteme in Osteuropa zunehmend diskreditiert wurden und waren.

Substanziell, aber grösstenteils nicht weniger sektoriell als die genannten Veränderungen in der Organisation des öffentlichen Verkehrssystems waren zwei Schritte in den 2010er Jahren: die Schaffung der unbefristeten Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur einerseits und der Nationalstrassen sowie der Agglomerationsprogramme andererseits. In beiden Fällen ging der Druck, die finanziellen Mittel für die nationalen Verkehrsinfrastrukturen den Unwägbarkeiten der jährlichen Budgetprozesse zu entziehen, von Volksinitiativen aus, welche die Lobbyorganisationen der jeweiligen Verkehrssektoren lanciert hatten.

Direkt oder indirekt einher mit diesen beiden neuen Finanzierungsquellen ging eine Verlagerung von Verantwortung und Kompetenzen von den Kantonen zum Bund. Bei der Schiene übernahm er die Finanzierung des gesamten Netzes, bei der Strasse gingen rund 400 Kilometer kantonale Hauptstrassen an den Bund über. Lediglich die Agglomerationsprogramme, die eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr voraussetzen und verkehrsträgerübergreifend angelegt sind, entsprechen unmittelbar dem Gedanken einer koordinierten Verkehrspolitik (ASTRA 2020; Swissvotes: Finanzierung und Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur).

Ebenfalls auf eine Wechselwirkung zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Strasse angelegt ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), in deren Rahmen bei Lastwagenfahrten auch externe Kosten berücksichtigt werden. Volk und Stände ebneten ihr im Sog der ökologischen Welle in den frühen 1990er Jahren den Weg in die Bundesverfassung – dies zusammen mit dem auf eine Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene abzielenden Alpenschutzartikel. In der Folge diente die LSVA zusammen mit der Perspektive der mittlerweile realisierten Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen dazu, den Alpenschutzartikel und den von der EU geforderten grundsätzlich diskriminierungsfreien Transitverkehr durch die Schweiz unter einen Hut zu bringen.

Last but not least schuf die Reorganisation der Bundesverwaltung im Sinne der GVK-CH in den 1990er Jahren einen Rahmen für eine koordinierte Verkehrspolitik unter unmittelbarem Einbezug von Raumplanung und Umweltschutz. Gegen Ende der 2010er Jahre wurde das Potenzial, das die Vereinigung aller für den Verkehr relevanten Ämter unter dem Dach des UVEK birgt, wieder stärker aktiviert. Die Gesamtverkehrskoordination liegt dabei aber nicht, wie von der GVK-CH vorgeschlagen, in den Händen einer Stabsstelle bei der Leitung des Verkehrsdepartements, sondern beim Bundesamt für Raumentwicklung. Seit 2021 liegt mit dem Sachplan Verkehr, Teil Programm, eine strategische Leitlinie für eine koordinierte Weiterentwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems vor, die auf die Umsetzung zweier Grundsätze abzielt: Erstens auf die Kombinierung

der Verkehrsmittel entsprechend ihren Stärken und zweitens auf die Sicherheit, Verfügbarkeit und einfache Zugänglichkeit des Gesamtverkehrssystems. (ARE, 2021; Seewer, 2022: 8; UVEK, 2021: 3).

3 Die gemischte Bilanz

Misst man die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems in der Schweiz in den letzten 50 Jahren an den drei Zieldimensionen der GVK-CH, zeigt sich das folgende Bild: In allen drei Dimensionen wurden Schritte in die postulierten Richtungen gesetzt, aber weitere bleiben möglich.

Was die «bestmögliche Befriedigung aller Verkehrsbedürfnisse» angeht, zeigen sich durch das anhaltende Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum akzentuierte Herausforderungen durch Verkehrsbehinderungen in den Spitzenzeiten. Hier könnte die Erfahrung des dezentralen Arbeitens in der Coronapandemie für eine Entspannung sorgen (Schneeberger/van Wezemaal, 2021).

Der «wirtschaftliche Mitteleinsatz» ist und bleibt eine grosse Herausforderung. Die zunehmende Verlagerung der Finanzierung von leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen zum Bund befeuert regionalpolitische Begehrlichkeiten. Das erschwert eine konsequente Prioritätensetzung und Optimierung des Gesamtverkehrssystems (Schneeberger, 2014).

Auch die «Verbesserung der Auswirkungen» bleibt eine permanente Aufgabe, insbesondere angesichts des genannten anhaltenden Wachstums. Hier ist vor allem darauf zu achten, dass energetische Effizienzgewinne nicht einfach durch Mehrkonsum zunichtegemacht werden. Dazu müssten weitere Schritte Richtung Kostenwahrheit gesetzt werden (Guggenbühl, Borer Blindenbacher, Egeler, 2019).

Zieht man in Betracht, dass abstrakte Strategien und Innovationen in direkten Demokratien politisch grundsätzlich einen schweren Stand haben, zeigt sich die Bedeutung, die dabei geeigneten Zeitfenstern zukommt. Das gilt nicht nur für die GVK-CH selber als Projekt. Sie wurde in einer Zeit lanciert, in der umfassende Überlegungen und der Glaube an technokratische Antworten auf komplexe Fragen 'en vogue' waren. Das gilt auch für all die von ihr postulierten Reformen von der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe bis zur Bahnreform, die schliesslich umgesetzt wurden. Ihre Umsetzung wurde auch durch den jeweiligen Zeitgeist befördert (Windhoff-Héritier 1987: 78-79).

Aus all dem ergibt sich, dass die GVK-CH doch eher als Steinbruch, denn als Fundament der schweizerischen Verkehrspolitik zu interpretieren ist. Diese Einschätzung ist jedoch nicht als grundsätzliche Absage an grössere oder auch kleinere «Unternehmen» (Ulrich Klöti) für strategische und konzeptionelle Überlegungen zum schweizerischen Verkehrssystem zu verstehen. Im Gegenteil. Aber bei der Umsetzung konkreter Massnahmen sind die auf Besitzstandwahrung ausgerichteten politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in unserem Land zu antizipieren. Neben der Berücksichtigung des Zeitgeistes kommt es dabei auch auf die Art und Weise an, wie die Inhalte vermittelt werden.

Müsste man im Hinblick auf ein geeignetes Vorgehen eine kleine Fabel formulieren, könnte diese in zwei Sätzen wie folgt lauten: Wie lassen sich Menschen und Tieren medizinisch empfohlene Pillen verabreichen, die diese als bitter empfinden? Indem sie geschickt mit Mahlzeiten kombiniert werden, welche die Betroffenen mögen. Ein unspektakuläres, aber erfolgreiches verkehrspolitisches Beispiel dafür ist die Halbierung des Pendlerabzugs bei der direkten Bundessteuer, die 2014 in die Vorlage für den unbefristeten Bahninfrastrukturfonds integriert wurde. Die grosse Finanzierungsvorlage wurde dadurch mit einem kleinen Schritt Richtung Kostenwahrheit angereichert, der für sich allein beträchtlichen Widerstand ausgelöst hätte (Swissvotes: Finanzierung und Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur).

Affaire(s) à suivre!

Literaturverzeichnis

ARE (2021): Mobilität und Raum 2050 – Sachplan Verkehr. Teil Programm.

ASTRA (2020): Die neuen Nationalstrassen. (<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/nationalstrassen-netz/neb.html>)

Borer Blindenbacher, Franziska; Egeler, Christian (2019): Die Früchte einer 40-jährigen koordinierten Verkehrspolitik in der Schweiz - zukünftige Ernte? in: Spezialausgabe des Schweizer Jahrbuchs für Verkehr 2019, Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft SVWG

GVK-CH, Schlussbericht (1977): Schlussbericht über die Arbeiten der Eidgenössischen Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption erstattet zuhanden des Schweizerischen Bundesrats.

Furrer, Christian (2022): Schrittweise schweizerische Gesamtverkehrspolitik seit 1977 bis heute. Präsentation an der Tagung 50 Jahre schweizerische Gesamtverkehrs-Politik vom 30.3.2022.

Guggenbühl, Hanspeter (2019): Warum die Effizienz im Strassenverkehr gesunken ist, in: Infosperber, 25.10.2019.

- Haefeli, Ueli (2006): Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung – Die Gesamtverkehrskonzeption 1972-1977 und ihre Wirkung auf die schweizerische Verkehrspolitik, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, Band 56 (2006), S. 86-95.
- HLS: Historisches Lexikon der Schweiz (<https://hls-dhs-dss.ch/>)
- Linder, Wolf; Hotz, Beat; Werder, Hans (1979): Planung in der schweizerischen Demokratie. Ein Forschungsbericht des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich.
- Sandmeier, Stefan (2020): Die Gesamtverkehrskonzeption als utopischer Neuentwurf der Mobilität in der Schweiz, in: Traverse 2020/3, S. 120-135).
- Schneeberger, Paul/van Wezemael Joris (2021): Dezentral Schweiz – Wie uns Corona sesshafter macht und was das für unsere Lebensräume bedeutet.
- Schneeberger, Paul (2014): Die paradoxe Zentralisierung der Eisenbahn, in: NZZ, 15.10.2014.
- Seewer, Ulrich (2022): Gesamtverkehrskoordination konkret: «Mobilität und Raum 2050». Präsentation an der Tagung 50 Jahre schweizerische Gesamtverkehrs-Politik vom 30.3.2022.
- Swissvotes: Datenbank zu den Schweizer Volksabstimmungen (<https://swissvotes.ch/>)
- UVEK (2021): Leistungsvereinbarung 2022 mit dem Bundesamt für Raumentwicklung: 3.
- Windhoff-Héritier, Adrienne (1987): Policy-Analyse.

Autorenverzeichnis

Angst Vanessa, Volkswirtschaftlerin M.A.
INFRAS AG
Binzstrasse 23
8045 Zürich
vanessa.angst@infras.ch

Attinger Mélanie, lic. oec.
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
melanie.attinger@bav.admin.ch

Ancel Raphaël, Dr. Ing.
Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
raphael.ancel@are.admin.ch

Bisang Helene
Projektleiterin Programm Verkehrsdrehscheiben
ARE, Sektion Agglomerationsverkehr
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
helene.bisang@are.admin.ch

Borer Blindenbacher Franziska, Ökonomin lic.rer.pol.
Marienstrasse 16
3005 Bern
borerblindenbacher@gmail.com

Brügger Annina Evelyne, MA Politikwissenschaft
Raineggweg 7
3008 Bern
annina.bruegger@gmail.com

Danalet Antonin, Dr. Ing.
Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
antonin.danalet@are.admin.ch

Greinus Anne, Dr. Verkehrsökonomin
INFRAS AG
Binzstrasse 23
8045 Zürich
anne.greinus@infras.ch

Hurter Thomas, MBA, Nationalrat
Automobil Club Schweiz ACS
Zentralpräsident
Wasserwerkstrasse 39
3000 Bern 13
thomas.hurter@acs.ch

Justen Andreas, Dr. rer. nat.
Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
andreas.justen@are.admin.ch

Lay Anne-Séverine, Master in Stadt- und Raumplanung
Nachhaltigkeits- und Mobilitätsberaterin
anne_severine_lay@hotmail.com

Liechti Markus, PhD in Wirtschaftswissenschaften
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
markus.liechti@bav.admin.ch

Mathys Nicole A., Prof. Dr. oec.
Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
nicole.mathys@are.admin.ch

Metz Kurt, lic.ès sc.pol.
Mobilität.Logistik.Tourismus
Kirchrain 8
6016 Hellbühl LU
mail@kurtmetz.ch

Peter Martin, Lic. rer. pol. Volkswirtschaftler
INFRAS AG
Binzstrasse 23
8045 Zürich
martin.peter@infras.ch

Roller Marcus
Universität Bern
Center for Regional Economic
Development Forschungsstelle Tourismus
Schanzeneckstrass 1
3001 Bern
marcus.roller@unibe.ch

Romeo Eva F., PhD
University of Cassino and Southern Lazio
Department of Economics and Law
evaromeo@unicas.it

Scherer Isabel
ARE, Sektion Agglomerationsverkehr
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
isabel.scherer@are.admin.ch

Schneeberger Paul, Dr. phil
MAS Raumplanung ETH
Römerstrasse 23,
5400 Baden
p.schnee@bluewin.ch

Troxler Pascal
Universität Bern
Center for Regional Economic
Development Forschungsstelle Tourismus
Schanzeneckstrass 1
3001 Bern
pascal.troxler@unibe.ch

Witter Regina
ARE, Sektion Agglomerationsverkehr
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
regina.witter@are.admin.ch