

Strassen für alle in Agglomerationen

Ängste, Hürden, Lösungen

1. Ausgangslage

Die Schweizerische Verkehrs-Stiftung SVS engagiert sich im Rahmen ihres Stiftungszwecks für einen umwelt- und menschenfreundlichen Verkehr und will die Entwicklung hin zu einem nachhaltigen Verkehr aktiv unterstützen. Am 27. Oktober 2022 führte die SVS eine Veranstaltung zum Thema «Autofreie Zentren – vernünftig oder radikal?» durch. In der Auswertung kam der Stiftungsrat zum Schluss, dass eine Vertiefung auf Basis der Ergebnisse mit dem Fokus auf die Umnutzung bestehender Verkehrsflächen in der Agglomeration wünschenswert sei.

Der Stiftungsrat hat dafür folgende Eckwerten definiert:

- **Räumliche Abgrenzung:** Fokus auf Agglomerationsgemeinden, da hier das Handlungspotenzial bisher weniger erkannt, angegangen und ausgeschöpft wurde
- **Thematische Stossrichtungen:**
 - autoarme Agglomerationsgemeinden und wie diese umgesetzt werden können
 - Gestaltung des Strassenraums hinsichtlich einer Umnutzung der bestehenden Verkehrsflächen
 - Verlustängste der Anspruchsgruppen, Umgang damit und allfällige Möglichkeiten zur Kompensation
- **Vertiefung entlang von Fallbeispielen:**
 - Durchspielen möglicher Prozesse zur Schaffung autoarmer Agglomerationen
 - Erfassung der kritischen Prozessschritte, der tauglichen Instrumente und der zielführenden Einbindung der Anspruchsgruppen anhand konkreter Fallbeispiele

Basierend auf diesen Eckwerten wurde am 9. November 2023 in Bern ein Fachaustausch zum Thema «Strassen für alle in Agglomerationen: Ängste, Hürden, Lösungen» durchgeführt. Anwesend waren Vertreterinnen und Vertreter von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung, Interessensgruppen und Zivilgesellschaft.

Am Fachaustausch wurden drei Fallbeispiele präsentiert und anschliessend in Workshops die wichtigsten Erkenntnisse aus den Fallbeispielen festgehalten mit dem Ziel, skalierbare, d.h. auf andere Projekte in der Schweiz übertragbare Erfolgsfaktoren zu identifizieren und Empfehlungen für eine erfolgreiche Umsetzung anderer Projekte in der Schweiz zu formulieren.

2. Beschrieb der Fallbeispiele

Zwecks maximalen Erkenntnisgewinns wurden drei Fallbeispiele mit folgenden Eigenschaften präsentiert:

1. Fallbeispiel: Erfolgreich umgesetztes Projekt
2. Fallbeispiel: Gescheitertes Projekt
3. Fallbeispiel: Projekt in Umsetzung

Die drei Fallbeispiele werden nachfolgend kurz beschrieben.

1. Fallbeispiel: Renens

Der weitgehend veraltete und unterdimensionierte Bahnhof von Renens und seine Umgebung waren Gegenstand eines Wettbewerbs, der 2007 von den Gemeinden Renens, Chavannes-près-Renens, Ecublens und Crissier, der SBB, den Lausanner Verkehrsbetrieben und dem Kanton Waadt ausgeschrieben wurde. Mit der Organisation des Wettbewerbs wurde das Büro des «Schéma directeur de l'Ouest lausannois» (SDOL) beauftragt. Das Programm umfasste die Neugestaltung der an den Bahnhof angrenzenden Plätze, die Umstrukturierung der Schnittstelle für den öffentlichen Verkehr und die Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung.

2021 wurde die Neugestaltung mit der grosszügig gestalteten Bahnhofspasserelle «Rayon Vert» ergänzt: Aus architektonischer und städtebaulicher Sicht schafft der «Rayon Vert» sowohl räumliche als auch soziale Verbindungen. Die ingenieurtechnischen und landschaftsplanerischen Lösungen verstärken die Kontinuität des öffentlichen Raums, der als Begegnungszone behandelt wird, die eine gemischte Nutzung gewährleistet. Ziel ist es, einen einheitlichen öffentlichen Raum vom Nordplatz bis zum Südplatz zu schaffen: einen Ort des Durchgangs, aber auch einen Ort des Verweilens, der Interaktion und der Kontemplation. Diese Kontinuität wird durch die räumliche und funktionale Verbindung, die durch die Fussgängerbrücke gewährleistet ist, und durch die einheitliche Behandlung der Einrichtungen wirksam: Bodenbeläge, Markierungen, Vegetation, Ausstattungen und Stadtmöbel.

Die Umgebung des Bahnhofs wurde in eine Begegnungszone umgewandelt. Um die Akzeptanz zu prüfen, zuerst für einen Monat und danach für weitere sechs Monate. Danach wurde sie definitiv eingeführt.



Die Neugestaltung wurde 2011 mit dem FLUX-Preis und 2023 mit dem Flâneur d'Or ausgezeichnet. Der FLUX-Preis wurde ausnahmsweise nicht für eine bereits vorgenommene Umgestaltung, sondern für das Projekt verliehen und wird im Nachhinein als wichtige Auszeichnung genannt, um die Umsetzung voranzutreiben.

2. Fallbeispiel: Lyss

«Mutig testen! Aber nicht auf meinem Parkplatz – oder vom Umgang mit Konflikten bei Veränderungen im öffentlichen Raum»

Anfangs war die Stimmung vibrierend positiv: «Wir gehen mutig, partizipativ und für die Bevölkerung spürbar vor», verkündete der Gemeinderat von Lyss, als er die Aktualisierung des «Konzepts öffentlicher Raum Lyss» lancierte. Ein Projektteam aus zwei Büros, spezialisiert auf Partizipation und Mobilität, erarbeitete im Austausch mit Vertreter:innen relevanter Gruppen sowie der Bevölkerung Ideen, um den öffentlichen Raum von Lyss zu beleben. Die Lysser:innen

sollten sich länger und lieber im Zentrum aufhalten. Im lebhaften Austausch entstand das Projekt, an zwei Stellen im Zentrum wenige Parkplätze für 12 Wochen aufzuheben und sie mit Bänken, Pingpongischen und Pflanzen als Aufenthaltsorte einzurichten. Mitte September startete der Aufbau, aber nur vier Tage später brach der Gemeinderat den Test abrupt ab. Was war passiert?



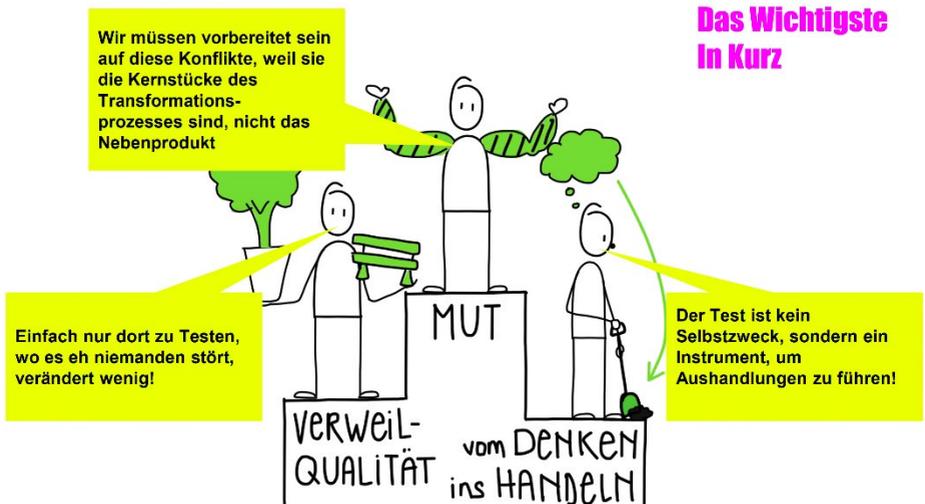
Bildquelle: CC BY-SA 4.0 Urban Equipe & urbanista.ch

Die Idee, einige Parkplätze temporär umzunutzen, war im Austausch mit Vertreter*innen relevanter Gruppen und der Bevölkerung sowie mit einer Begleitgruppe entstanden, in die das Gewerbe, Jugendliche und Seniorinnen, Politik, Verwaltung und Fachpersonen eingeladen waren. «Am schlimmsten finden es alle, wenn «nichts» oder wieder nur ein Konzept als Resultat dieses Prozesses erarbeitet würde», war man sich im Projektteam einig. Die meisten Rückmeldungen waren positiv oder kritisch-konstruktiv, negativ dagegen nur wenige. Während des mehrtägigen Aufbaus kommentierten viele Passantinnen und Passanten das Vorhaben. Das Projektteam hatte zwar teils erregte Reaktionen zu gewärtigen, doch man hielt die Situation für eine gute Ausgangslage für die bevorstehende Testphase, in der ja mögliche Veränderungen erst wahrgenommen, diskutiert und ausgehandelt werden sollten.

Im Hintergrund aber hatte es zu brodeln begonnen. Der Gemeinderat wurde in kurzer Zeit mit heftiger Kritik via E-Mails und Social Media-Posts eingedeckt. Offenbar waren die Existenzängste einiger Gewerbetreibender und Ladenbesitzer:innen trotz Vertretung in der Begleitgruppe so massiv gestiegen, dass sie in heftige Abwehr umschlugen. Der Gemeinderat berief einen Runden Tisch mit den Unzufriedenen ein und sistierte an der folgenden Sitzung des Gemeinderates das Projekt, bevor der Test richtig losgehen konnte – dies alles, ohne das Projektteam und die in der Verwaltung Verantwortlichen einzubeziehen. In kurzer Zeit war die Stimmung vom Aufbruch in den Abbruch gekippt. Später versuchte man, das Vorhaben noch einmal aufzunehmen, es hatte ja viel Zustimmung erhalten. Doch es fehlte die politische Unterstützung. Wenige Monate nach ihrem mutigen Start brach der Gemeinderat die Idee endgültig ab. Ergebnis: «Nichts».

Wirklich? Aus der Sicht der Schweizerischen Verkehrs-Stiftung ist der Nutzen des «Labör Lyss» trotz allem hoch – weil es das Projekt erlaubt, über das Scheitern zu reden – das Scheitern selbst bei einem Projekt, das unter allerbesten Voraussetzungen und mit grosser Umsicht gestartet war.

Zu den Lehren zählt, dass Tests unbedingt zu Ende geführt werden sollten – denn nur der Test ermöglicht es, eine Wirkung zu analysieren und zu diskutieren, um ein Projekt zu justieren und dauerhafte Veränderungen auszuhandeln. Der Test ist ein zentrales Instrument der Transformation.



Bildquelle: CC BY-SA 4.0 Urban Equipe & urbanista.ch

Darüber hinaus zeigt das Labör Lyss einerseits, wie schmerzhaft Veränderungen sein können, und andererseits, wie unvermeidlich Konflikte dabei sind. Es geht darum, sorgfältig und respektvoll mit Ängsten umzugehen, und man kann dabei wohl kaum genug Zeit für vorbereitende und begleitende Gespräche einplanen. Es geht darum, dass die Seite der Projekt-Unterstützenden mögliche Anpassungen anbietet anstatt die Gegenüber bloss «anzuhören». Und vor allem geht es darum, Konflikte zu akzeptieren. Der öffentliche Raum gehört allen und Konflikte darum deshalb normal. Wir sollten darauf vorbereitet und parat sein, sie auszutragen und auszuhalten. Das ist allerdings definitiv leichter geschrieben als getan.

3. Fallbeispiel: Birsstadt

Seit dem Jahr 2014 lag ein Vorprojekt vor, für den Bau einer Brücke vom Autobahnanschluss in Aesch (BL) über die Birs direkt zum Areal der damaligen Swissmetal in der Gemeinde Dornach (SO). Die eidgenössischen Räte haben im Rahmen des 3. Agglomerationsprogramms beschlossen diese Brücke mitzufinanzieren. In der Folge hat sich die Gemeinde Dornach aber gegen die vereinbarte Variante ausgesprochen, unter anderem weil die Brücke durch eine Auenlandschaft geführt und gleichzeitig nur wenig zur Verkehrsentlastung des Ortszentrums beigetragen hätte.

Um die Planungsblockade zu lösen, lancierten der in der Zwischenzeit neu gewählte Regierungsrat der beiden Kantone sowie die jeweiligen Gemeindepräsident:innen im Jahr 2022 die Diskussion neu. Gleichzeitig haben sich auch die Voraussetzungen für die Siedlungsentwicklung geändert. Auf dem Gelände der ehemaligen Swissmetal plant die HIAG Gruppe nun die Entwicklung eines gemischt genutzten, dichten Quartiers. Unter Federführung der beiden kantonalen Raumplanungsämter wurde ein partizipativer Planungsprozess initiiert, bei dem neben vier Planungsbüros aus den Bereichen Moderation, Städtebau, Landschaftsarchitektur und Mobilität sowie den Fachpersonen aus der Verwaltung pro Gemeinde und externen Experten auch 20 Delegierte aus der Zivilgesellschaft einbezogen wurden. Ziel dieses integralen Ansatzes war es, eine Vision für den kantonsübergreifenden Birsraum zu entwickeln, die dem grossen Entwicklungspotenzial als Siedlungs-, Landschafts- und Bewegungsraum gerecht wird und verschiedene, dazu passende Möglichkeiten einer Birsquerung umfasst.



In einem dicht getakteten Prozess haben die Fachpersonen in drei Fachwerkstätten die Testplanung iterativ vorangetrieben. In dazu alternierenden Mitwirkungsgefässen und einer gemeinsamen Wanderung durch den Planungserimeter konnten die Delegierten auf die Zwischenergebnisse der Fachwerkstätten reagieren und ihre Sichtweisen, Ortskenntnisse und Lösungsansätze direkt einbringen.

In nur neun Monaten konnten die Delegierten, unterstützt von den Fachpersonen, drei Lösungsvorschläge erarbeiten, welche alle mehrere Birsquerungen an den jeweils fast gleichen Stellen vorsehen und sich auf eine konsolidierte Lösung einigen: Eine auf den Fuss- und Veloverkehr sowie Minibusse ausgerichtete Querung direkt beim neuen Quartierzentrum des Entwicklungsgebiets Wydeneck und eine zweite weiter südlich, wo auch ein mögliches Kleinwasserkraftwerk vorgesehen ist, eine deutlich kleiner als bisher dimensionierte Strassenbrücke. Die neue Lösung wird den verschiedenen Potenzialen und Ansprüchen des

Birsraums viel besser gerecht und erfährt daher eine deutlich grössere Abstützung in der Bevölkerung.

Als in der öffentlichen Schlussveranstaltung dennoch eine kritische Stimme laut wurde, musste sich nicht wie sonst üblich das zuständige Regierungsmitglied für die (eigenen) Pläne verteidigen. Dies haben – von den Fachplanenden ungefragt – die Delegierten aus der Zivilgesellschaft gleich selbst übernommen und so diese Kritik im Keim erstickt.



3. Wichtigste Erkenntnisse aus den Fallbeispielen

Die wichtigsten Erkenntnisse aus den Fallbeispielen lassen sich gliedern in Erfolgsfaktoren, Hürden und Lösungen.

3.1 Erfolgsfaktoren

Wichtige Erfolgsfaktoren für eine erfolgreiche Umsetzung eines Projekts:

- Ein hoher **Handlungsdruck**, um Verbesserungen zu schaffen, ist für die Akzeptanz bei den Betroffenen förderlich, weil ein entsprechend hoher (potenzieller) Mehrwert in Aussicht gestellt werden kann
- Wichtig ist eine **breit abgestützte Trägerschaft** (Kanton, Gemeinden, Transportunternehmungen, Eigentümer) und deren gute Zusammenarbeit: Im Fall Renens sind das die vier betroffenen Gemeinden, die SBB, der Kanton und der regionale Verkehrsbetrieb (tl - Transports publics lausannois)
- Starke und stetige **Unterstützung durch die politischen Vertreter und Vertreterinnen** (Parlament und Exekutive)
- **Einbindung** und **aktive Verpflichtung** der Anspruchsgruppen in einen Begleitprozess. Information alleine genügt nicht. Und die Zustimmung, am Prozess teilzunehmen, bedeutet noch nicht Zustimmung zum Projekt per se
- Durchführung einer **Test- oder Pilotphase**, damit die Bevölkerung die Veränderungen erleben kann
- **Auszeichnungen** (FLUX, Flâneur d'Or), welche den Mehrwert auch aus externer, fachlicher Sicht unterstreichen
- Klare und regelmässige **Kommunikation** und aktive Betreuung der Social Media mit den Anspruchsgruppen
- Sicht- bzw. fühlbare **Verbesserung der Aufenthaltsqualität** (z. B. attraktive Gestaltung, bessere Aufenthaltsqualität, weniger Emissionen, mehr Sicherheit)
- Gutes **Timing**: Abstimmung zwischen strukturiertem Prozess und «Labor»-Prozess
- **Genügend Zeit vorsehen**, insbesondere in kritischen Phasen und bei kritischen Stimmen
- Bündelung der Befürworter in allen Anspruchsgruppen, Schaffung einer **«Koalition der Willigen»**
- Gutes **Zusammenspiel** zwischen Fachleuten und Vertreterinnen der Bevölkerung
- **Ortsspezifische Lösungen** an Stelle von standardisierten Lösungen

3.2 Hürden

Genannte Hürden, die für eine erfolgreiche Umsetzung überwunden werden müssen:

- **Vorbehalte** einzelner Anspruchsgruppen und daraus erwachsener Widerstand, auch wenn es sich nur um wenige Personen handelt, können ein Projekt zum Scheitern bringen
- **Negativkampagnen** auf Social Media können eine grosse Dynamik entfalten. Negative Reaktionen werden stärker zur Kenntnis genommen als positive
- **Unstete** bzw. **wechselhafte** Positionen gewählter Behördenvertreter:innen. Diese sind bei Widerstand aus der Bevölkerung nicht immer standhaft und können ihre Meinung/Haltung entsprechend wechseln

3.3 Lösungsansätze

Mögliche Lösungsansätze, um die Hürden zu umschiffen:

- **Digitale Strategien** festlegen, um Präsenz und idealerweise Deutungshoheit in den digitalen Medien sicherzustellen und allfällige negative Positionierungen entschärfen zu können
- Ein **Neustart** unter Berücksichtigung geänderter Rahmenbedingungen mit neuen Beteiligten und neu aufgelegtem Projekt kann auch eine Chance sein
- **Terminplan anpassen** bei Widerständen: Manchmal hilft warten
- Alle **Anspruchsgruppen** möglichst früh und regelmässig in den Prozess einbeziehen
- **Verlustängste** direkt adressieren und Aufzeigen von **Verbesserungen**
- **Kompromissbereitschaft** – Erarbeitung gemeinsam getragener Lösungen

4. Fazit und Empfehlungen für die Umsetzung

Die Neugestaltung bzw. Umnutzung bestehender Verkehrsflächen sowie die Planung neuer Verkehrsinfrastrukturen sind oft sehr umstrittene Projekte und eine Herausforderung für alle Beteiligten. Das haben auch die drei Fallbeispiele gezeigt. In einem Fall waren die Herausforderungen derart gross, dass das Projekt scheiterte – trotz günstiger Ausgangslage und sorgfältiger Vorbereitung.

Eine Neugestaltung ist häufig verbunden mit Verlustängsten. Betroffene Anspruchsgruppen – z. B. Gewerbetreibende, Anwohnerinnen und Anwohner – befürchten eine Einschränkung bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit oder im Zugang zu den betroffenen Örtlichkeiten. Dies wird durch den Umstand verstärkt, dass die planerische Darstellung der Umgestaltung oft als abstrakt wahrgenommen wird und Raum für unterschiedliche Interpretationen zulässt.

An der Fachveranstaltung vom 9. November konnte eine Vielzahl an Erkenntnissen gewonnen werden, wie Projekte zur Umnutzung von Verkehrsflächen im Sinne von «Strassen für Alle» erfolgreich umgesetzt werden können.

Die Erkenntnisse werden nachfolgend in Form von Empfehlungen für die Umsetzung formuliert. Dabei wird unterschieden in die Phase vor der Umsetzung und während der Umsetzung:

Vor der Umsetzung:

1. **Mehrwert aufzeigen:** Die durch die Neugestaltung geschaffenen positiven Effekte (z. B. bessere Aufenthaltsqualität, mehr Grünflächen, Verbesserung der Verkehrssicherheit etc.) für die Bevölkerung verdeutlichen, ebenso bestehende Missstände, welche dadurch behoben werden können. Besteht eine Dringlichkeit bzw. Handlungsbedarf aufgrund von planerischen Missständen, oder «Leidensdruck», kann dies die Akzeptanz in der Bevölkerung begünstigen.

2. **Breite Trägerschaft sichern:** Die für die Neugestaltung betroffenen Stellen (z. B. Eigentümer, Transportunternehmen, Behörden auf kantonaler und kommunaler Ebene) in einer Trägerschaft bündeln, welche die Neugestaltung mitträgt, dies auch gegen aussen sichtbar macht und so das Projekt stärkt. Das hat den Vorteil, dass bereits Lösungen für allfällige unterschiedliche Ansprüche innerhalb der Trägerschaft ausgehandelt werden müssen.

3. **Transparente Kommunikation und Einbindung der Anspruchsgruppen:** Eine klare und regelmässige Information und Kommunikation mit den Anspruchsgruppen ist eine zwingende Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des Projekts. Die Einladung zu bzw. Teilnahme an Informationsveranstaltungen alleine genügen noch nicht. Bereits im Vorfeld muss die aktive Zustimmung («commitment») abgeholt werden. Dazu ist insbesondere auch auf die Vorbehalte einzugehen. Es empfiehlt sich, mögliche Abgeltungen oder Kompromisse bereits im Vorfeld auszuhandeln und wichtige Exponenten aus den Anspruchsgruppen einzubinden (Schaffung einer «Koalition der Willigen»). Auch ist empfehlenswert, die Kommunikation über die digitalen Kanäle bereits im Vorfeld zu planen (z. B. Social-Media-Strategie).

4. **Externe Unterstützung prüfen:** Die Koordination und Kommunikation zwischen den Anspruchsgruppen ist anspruchsvoll und ressourcenintensiv. Allenfalls ist der Beizug externer Unterstützung prüfenswert. Beim erfolgreich umgesetzten Umnutzungs- und Neugestaltungsprojekt in Renens war dies beispielsweise das Planungsbüro SDOL.

Während der Umsetzung:

1. **Kontinuierliche, transparente Kommunikation:** Die laufende Kommunikation, Abstimmung und Koordination innerhalb der Trägerschaft und den Anspruchsgruppen sowie mit Fachleuten ist auch während der Umsetzung ein Schlüsselfaktor für das Gelingen des Projekts. Dabei ist frühzeitig auf allfällige Widerstände einzugehen, um eine Negativkampagne in der Öffentlichkeit zu vermeiden. Ist diese einmal in Gang, ist es schwierig, die Deutungshoheit wiederzuerlangen.

2. **Veränderungen spür- und sichtbar machen:** Einzelne Elemente der Neugestaltung können sehr umstritten sein (z. B. Temporeduktionen, Zugangsbeschränkungen, Aufhebung von Parkplätzen). Es empfiehlt sich, für solche Anpassungen Pilot- oder Testphasen einzuplanen oder diese mit visuellen Gestaltungsmöglichkeiten sichtbar zu machen. Dadurch wird die Bevölkerung schrittweise an die Veränderungen herangeführt.

3. **Terminplanung flexibel gestalten:** Ein enger Zeitplan kann sich kontraproduktiv auswirken, wenn Widerstände entstehen. Die betroffenen Anspruchsgruppen fühlen sich gezwungen, aktiven Widerstand auszuüben, um ihre Interessen zu wahren («wehret den Anfängen»). Es empfiehlt sich in solchen Situationen, mehr Zeit für die Klärung zu verwenden.

4. **Kompromisse finden durch Partizipation:** Die aktive Suche nach Kompromissen ist eine Aufgabe, die kontinuierlich vorangetrieben, koordiniert und gestaltet werden muss, um das Projekt zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen.

ANHANG

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Name	Funktion / Position	Organisation
Denise Belloli	Geschäftsleiterin	Metron Verkehrsplanung
Benoit Biéler	Directeur	SDOL
Andrea Buchs	Raumplanung / Projektleitung Testphase Kt. SO	Birsstadt
Tobias de Stoutz	Projektleiter Infrastrukturplanung	Bernmobil
Daniela Gaspoz-Fleiner	Projektleiterin Planung	Gemeinde Lyss
Michael Güller	Geschäftsführer / Verkehrsplaner	Architecture urbanism
Simona Hegi	Projekte Mobilität und Biodiversität	Gemeinde Lyss
Agnes Heller	Bereichsleiterin Bau und Umwelt	Glarus Nord
Lars Kaiser	Mitglied GL / Projektverantwortlicher Lyss	Urban Equipe
Daniel Rüttimann	Geschäftsführer	Fussverkehr CH, RG St. Gallen
Leonhard Sitter	Geschäftsführer KMU Stadt Bern	Gewerbeverband Stadt Bern
Eveline Sprecher	Gemeindepräsidentin Aesch BL	Birsstadt
Jérôme Thiriet	Geschäftsführer	Kurierzentrale Basel
Martin Urwyler	Bereichsleiter Langsamverkehr	ASTRA
Thomas Wälchli	Cluster Lead City Logistics	Die Post
Michael Wicki	Forscher / Raumentwicklung und Stadtpolitik	ETH Zürich
Céline Winzeler	Mobilitätskonzepte/Autofreies Wohnen	Umwelt - Verkehr - Beratung
Ernst Zülle	Stadtrat und Bauvorsteher	Kreuzlingen
Peter Vollmer	Präsident Stiftungsrat	SVS
Anders Gautschi	Stiftungsrat und Geschäftsleiter	SVS
Rahel Marti	Stiftungsrätin	SVS
Ruedi Blumer	Stiftungsrat	SVS
Alexander Erath	Stiftungsrat	SVS
Edmea Stegmaier	Praktikantin Verkehrspolitik	VCS Schweiz
Nadja Mühlemann	Protokollführung / Projektleiterin	VCS Schweiz