

2021

Inhalt

- 4 KöV Tätigkeitsbericht
- 8 KKDöV Tätigkeitsbericht
- 12 Die KöV im Kurzportrait
- 14 Bilanz und Erfolgsrechnung
- 16 Mitgliederliste

Herausgeberin

Konferenz der kantonalen Direktorinnen
und 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
Sabrina Mischler
Markus Sieber
Andreas Berger

Vorwort

Wie so viele andere Wirtschaftszweige stand auch der öffentliche Verkehr 2021 ein weiteres Jahr im Bann der Corona-Pandemie. Nach schwierigen Winter- und Frühlingsmonaten kehrten die Menschen im Sommer zunächst wieder zahlreich in den öV zurück. Das Vorkrisenniveau konnte zwar noch nicht erreicht werden, aber die Entwicklung sah vielversprechend aus. Mit dem Einzug der kälteren Jahreszeit wurde die Schweiz bald darauf wieder mit stark steigenden Fallzahlen konfrontiert und kurz vor Weihnachten sah sich der Bundesrat gezwungen, einmal mehr mit harten Massnahmen Gegensteuer zu geben: Das 2G-Regime für Veranstaltungen, Restaurants, Kultur-, Sport- und Freizeitbetriebe sowie die Wiedereinführung der Homeoffice-Pflicht führten zu einem erneuten Einbruch der Passagierzahlen. Viele Transportunternehmen schlossen das Jahr 2021 deshalb ein weiteres Mal mit roten Zahlen ab. Umso wichtiger war die Verlängerung der finanziellen Unterstützungsmassnahmen zugunsten des öV. Die KöV hat sich intensiv dafür eingesetzt, dass die Defizitdeckung für den Regionalen Personenverkehr um ein Jahr verlängert wird und der Orts- sowie der touristische Verkehr auch 2021 eine Bundesunterstützung erhalten. Dank dieser unverzichtbaren Massnahmen war es möglich, die Transportunternehmen ohne existenzgefährdende Schäden durch das zweite Krisenjahr zu bringen. Der Vorstand der KöV hat sich in dieser schwierigen Situation stark für die Belange des öV engagiert. Hervorheben möchte ich zudem die gute Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr, den Systemführerinnen SBB und PostAuto sowie den übrigen Transportunternehmen. In Krisenzeiten zeigt sich besonders deutlich, wie wertvoll die seit langem etablierte und gut eingespielte Kooperation ist.

Ich bin überzeugt, dass der öV trotz der aktuell schwierigen Lage bald zu seiner alten Stärke zurückfindet und seine Rolle als Rückgrat eines nachhaltigen Verkehrssystems weiter ausbauen wird. Mit Blick auf die Klimaziele gibt es keine Alternative: die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung müssen künftig vermehrt mit dem flächeneffizienten und vergleichsweise emissionsarmen öV abgewickelt werden. Die KöV wird sich auch in Zukunft dafür einsetzen. Wichtige Themen, die in den kommenden Monaten auf uns zukommen, sind etwa die Revision des CO₂-Gesetzes oder die Perspektive Bahn 2050.

Ich freue mich, diese Aufgaben mit meinen Kolleginnen und Kollegen der KöV anzupacken. Gleichzeitig möchte ich die Gelegenheit nutzen, um Ihnen allen für die Mittel, die Zeit und die Energie zu danken, die Sie Jahr für Jahr in den öffentlichen Verkehr investieren. Ein besonderes Dankeschön gilt Mirjam Bütler und ihrem Team, die uns mit grossem Einsatz und Sachverstand bei der politischen Arbeit unterstützen.



Laurent Favre



Laurent Favre
Präsident KöV

KöV Tätigkeitsbericht



Covid-19: Der öffentliche Verkehr im zweiten Pandemiejahr

Die Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus und der Beschluss des Bundesrates, eine Homeoffice Pflicht einzuführen, hatten auch 2021 starke Auswirkungen auf die Nachfrage im öffentlichen Verkehr und führten zu weiteren Einnahmeverlusten. Die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des National- und Ständerates haben den Bundesrat deshalb im April 2021 mit zwei Motionen aufgefordert, die 2020 für den öffentlichen Verkehr ergriffenen Unterstützungsmassnahmen um ein weiteres Jahr zu verlängern. Der Entwurf der entsprechenden Botschaft wurde im August 2021 vorgelegt. Die KöV hat die darin enthaltene Weiterführung der Defizitdeckung für den Regionalen Personenverkehr (RPV) und die Abgeltung der Ertragsausfälle des Schienengüterverkehrs ausdrücklich unterstützt. Ferner hat sie den Bundesrat in seiner Haltung bestärkt, auf eine Kompensation der Ertragsausfälle des Fernverkehrs zu verzichten und stattdessen bundesintern zu prüfen, welche Massnahmen zu treffen sind, um eine nachhaltige Finanzierung der SBB sicher-

zustellen. Nicht gefolgt sind die Kantone dem Vorschlag des Bundesrates, 2021 auf eine Bundesunterstützung des Orts- und des touristischen Verkehrs zu verzichten. Die KöV hat sich im Rahmen der Vernehmlassung und in den anschliessenden Parlamentsdebatten sehr aktiv für eine Weiterführung beider Massnahmen eingesetzt und war letztlich erfolgreich. Der Bund wird auch 2021 einen Drittel der Ertragsausfälle im Ortsverkehr mittragen und sich mit maximal 80% an der kantonalen Unterstützung für touristische Angelegenheiten beteiligen. Kantone und Gemeinden sind dringend auf diese Gelder angewiesen – zumal die meisten Unternehmen über keine anrechenbaren Reserven mehr verfügen und die Krise noch nicht ausgestanden ist. Die finanzielle Situation vieler Transportunternehmen bleibt auch im Jahr 2021 äusserst angespannt.

Verpflichtungskredit RPV 2022–2025

Der RPV ist das Rückgrat des Schweizer öV-Systems und garantiert im gesamten Land ein qualitativ hochwertiges Mobilitätsgrundangebot. Die KöV hat den Vorschlag des Bundesrates, den RPV-Verpflichtungskredit 2022–2025 im Vergleich zur Vorperiode um 297 Millionen auf total 4'398 Millionen Franken zu erhöhen, deshalb in der Vernehmlassung und auch während der parlamentarischen Beratung aktiv unterstützt. Weil die künftige Einnahmentwicklung des öV aufgrund der noch nicht überstandenen Pandemie

nach wie vor nur schwer abzuschätzen ist, hat sich die KöV ausserdem dafür eingesetzt, dass der Bundesrat den Kantonen im Jahr 2023 eine Einschätzung zur Alimentierung des Verpflichtungskredits 2022–2025 vorlegt. Sollte sich zeigen, dass der finanzielle Umfang nicht ausreicht, ist der Bundesrat angehalten, einen Zusatzkredit zu beantragen. Das Parlament hat den Vorschlag in der Wintersession 2021 gutgeheissen und in den Bundesbeschluss aufgenommen.

Umstellung auf CO₂-neutrale Antriebstechnologien bei Bussen

Eine Umstellung von Dieseln auf fossilfreie Antriebstechnologien birgt erhebliche Reduktionspotenziale für CO₂- und Luftschadstoffemissionen und kann einen Beitrag zur Erreichung der schweizerischen Energie- und Klimaziele leisten. Die fossilfreien Fahrzeuge sind heute in der Anschaffung allerdings noch deutlich teurer als konventionelle Dieseln. Die Preisdifferenz wird sich künftig zwar verringern, trotzdem ist für die nächsten Jahre mit signifikanten Mehrkosten zu rechnen. Wie umfangreich diese Ausgaben ausfallen, hängt von der Geschwindigkeit der Umstellung ab. Ein Bericht des Bundesrates aus dem Jahr 2021 rechnet im RPV für den Zeitraum 2023–2034 mit einem Mehrbedarf zwischen 262 Millionen und 1,6 Milliarden Franken. Im Ortsverkehr, den die Kantone und Gemeinde alleine finanzieren, sind es zwischen 430 Millionen und 1,5 Milliarden Franken. Diese Mehr-

kosten können mit den heute bestehenden Finanzierungsgefässen nicht gedeckt werden. Dies gilt umso mehr, als dass die Verfügbarkeit von Mitteln aus dem Klimafonds nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes entfällt und auch die zweckgebundene Unterstützung des Bundes, die mit der Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung vorgesehen war, vorerst nicht geleistet wird. Bund, Kantone und Gemeinden müssen sich deshalb möglichst rasch über eine sinnvolle Koordination der bestehenden Finanzierungstöcke und eine gezielte Ergänzung mit neuen Fördermitteln einigen. Die KöV hat sich deshalb zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) bei der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) für einen entsprechenden politischen Vorstoss eingesetzt. Die Kommissionsmotion 21.3977 «Förderung von nicht-fossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr» wurde am 30. November 2021 vom Nationalrat angenommen.

6

7

Grobkonzept Integriertes Tarifsystem (GITA)

Der Schweizer öV basiert auf zwei unterschiedlichen Tarifsystemen – dem Nationalen Direkten Verkehr (Streckentarif) und den regionalen Verbänden (Zonentarif). Aufgrund unterschiedlicher Logiken der beiden Tarifwelten kommt es stellenweise zu Schnittstellenproblemen und Interessenkonflikten. Insbesondere Kundinnen und Kunden, die den öV nur selten nutzen oder vor allem Einzelbillette kaufen, nehmen das Tarifsystem teilweise als kompliziert, inkonsistent, willkürlich und unfair wahr. Die Branchenorganisation Alliance SwissPass (ASP) hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, den Zugang zum öV weiter zu erleichtern, bestehende Tariffallen zu beseitigen und die Nachfrage langfristig weiter zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen die Tarife im Nationalen Direkten Verkehr und in den Verbänden künftig noch besser aufeinander

abgestimmt werden. Die ASP hat zu diesem Zweck 2020 das Projekt «Grobkonzept Integriertes Tarifsystem (GITA)» gestartet. GITA fokussiert sich auf die Einzelfahrschein des Normaltarifs (Billetts für Hin- und Rückreise). Weitere Fahrausweise wie Sparbillette, grenzüberschreitende Tickets und Abonnemente werden im Rahmen des Projekts zwar mitgedacht, stehen aber nicht im Zentrum. Da Tariffragen auch die Kantone und den Bund als wesentliche Geldgeber des öffentlichen Verkehrs betreffen, wurde eine Bestellergruppe geschaffen, welche die Arbeiten im Rahmen von GITA eng begleitet. Nebst der KöV sind das Bundesamt für Verkehr sowie der Städte- und der Gemeindeverband vertreten. Gemäss der aktuellen Roadmap sollte der Schlussbericht des Projekts im Verlauf des Jahres 2022 vorliegen.



Bus tpf Stadt Freiburg
Quelle: Kanton Freiburg

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing

Mit der Vorlage will der Bundesrat eine gesetzliche Grundlage schaffen, damit Kantone, Städte oder Gemeinden örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchführen können. Ziel ist es, Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und zum Mobilitätsverhalten im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr zu gewinnen. Weiter soll mit dem Gesetz die Grundlage geschaffen werden, damit der Bund Pilotprojekte finanziell unterstützen kann. Die KöV und die BPUK haben sich in ihrer gemeinsamen Stellungnahme grundsätzlich hinter die Stossrichtung der Vorlage gestellt. Allerdings sind sich die Kantone uneinig, ob die Kompetenzaufteilung zwischen Bund und Kantonen bei der Regelung und Bewilligung der Pilotprojekte zielführend ist. Das neue Gesetz sieht vor, nur die Rahmenbedingungen festzulegen. Die konkreten Regeln für Pilotprojekte

sollen durch die Kantone bestimmt werden. Auch das Bewilligungsverfahren soll sich auf kantonales Recht abstützen. In den Augen der Befürworter ist eine Regelung nach kantonalem Recht wichtig für die Legitimation und den Rückhalt der Pilotprojekte in der Bevölkerung. Die Kritiker sind der Ansicht, dass sich die Regelung und Bewilligung nach Bundesrecht richten sollte, um eine möglichst einheitliche Behandlung der Pilotprojekte sicherzustellen. Demgegenüber sind sich die Kantone einig, dass die im Bundesgesetz vorgesehene finanzielle Bundesbeteiligung auf 80% erhöht und auf eine Beitragsobergrenze pro Projekt verzichtet werden sollte. Da die Dauer für die Vorbereitung, Durchführung und Evaluierung der Projekte aufgrund des Pilotcharakters aktuell noch nicht verlässlich abgeschätzt werden kann, fordern die KöV und die BPUK darüber hinaus eine gesetzliche Regelung, die eine allfällige Verlängerung des befristeten Bundesgesetzes sicherstellt.

KKDöV Tätigkeitsbericht



Die Auswirkungen von Covid-19 auf den öffentlichen Verkehr haben die Fachkonferenz der KÖV auch im zweiten Pandemiejahr stark beschäftigt. Im Vordergrund stand insbesondere die operative Umsetzung der Defizitdeckung, mit der die Einnahmenverluste der Transportunternehmen abgegolten werden.

Covid-19

Die finanziellen Einbussen des öffentlichen Verkehrs haben das Parlament im Herbst 2020 veranlasst mittels eines dringlichen Bundesgesetzes eine Defizitdeckung für die Einnahmenverluste im RPV sowie im Orts-, Güter- und im touristischen Verkehr einzuführen. Ein Jahr später wurden die Massnahmen um ein weiteres Jahr verlängert. Die operative Umsetzung der Defizitdeckung war anspruchsvoll. Das gilt auch für die diversen Anpassungen beim ordentlichen Bestellverfahren, die aufgrund der Pandemie notwendig wurden. In dieser schwierigen Situation hat sich bewährt, dass der KKDöV-Vorstand und das BAV ihre Zusammenarbeit in den letzten Jahren weiter verstärkt haben. Dank kurzer Wege sowie eines offenen und transparenten Austauschs ist es gelungen, selbst in der oft knappen Zeit praxistaugliche Lösungen für die komplexen Herausforderungen zu finden. Wir möchten uns an dieser Stelle ganz herzlich beim BAV für die geleistete Arbeit bedanken.

Fachtagung: Nachhaltigkeit im öV

Der öffentliche Verkehr ermöglicht es der Bevölkerung bereits heute, sich auf vergleichsweise klimafreundliche Art fortzubewegen. In einzelnen Bereichen ist der öV aber nach wie vor von fossilen Brennstoffen abhängig und auch seine Energiebilanz lässt sich weiter optimieren. Insbesondere beim Umstieg auf alternative Antriebe im Busverkehr und dem vermehrten Einsatz der Photovoltaik auf Gebäuden, Perrondächern und Werkstätten von öffentlichen Verkehrsbetrieben verbirgt sich deshalb noch einiges Potenzial. Die KKDöV hat sich im Rahmen ihrer jährlichen Fachtagung mit diesen Themenbereichen beschäftigt und gemeinsam mit Energieexpertinnen und -experten sowie Vertretern von Transportunternehmen und dem Bundesamt für Energie (BFE) über die Umsetzung und die damit verbundenen Herausforderungen diskutiert.



Zugstaupe im Rahmen der Verlängerung des RER Vaud à Bex, 11. Dezember 2021, von links nach rechts: Alberto Cherubini, Gemeinderat von Bex; Nuria Gorrite, Regierungsrätin VD; Alain Barbey, SBB-Regionalkoordinator Romandie; Frédéric Borloz, Präsident der Transports publics du Chablais
Quelle: Kanton Waadt

10

11

Projekt BEST

Teile der Regionalverkehrsflotte der SBB erreichen ab 2026 das Ende ihrer geplanten Lebensdauer und müssen durch Neufahrzeuge ersetzt werden. Zusätzlich erneuern die Tochtergesellschaften THURBO und RegionAlps ihre Gesamtflotte. Die Besteller (Bund und Kantone) begleiten den Beschaffungsprozess seit 2019. Im Rahmen eines Besteller-Boards wurden die Anforderungen an die neuen Fahrzeuge sowie die konkrete Umsetzung des Beschaffungsprojekts gemeinsam definiert und vorangetrieben. Im Oktober 2021 hat die SBB den Auftrag für die Produktion von 286 neuen Triebzügen vergeben. Wegen einer hängigen Beschwerde ist das Verfahren noch nicht abgeschlossen.

Personelle Änderungen im KKDöV-Vorstand

Dominik Brühwiler hat nach seiner Wahl zum neuen Direktor des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) sein Mandat als Co-Präsident abgegeben und ist aus der KKDöV ausgetreten. Wir danken Dominik Brühwiler herzlich für seine langjährige und wertvolle Arbeit im Vorstand der KKDöV, wovon die letzten 5 Jahre als Co-Präsident. Seine Nachfolge als Vertreter der Region Zürich im KKDöV-Vorstand hat Daniel Reinhart übernommen. Für das frei gewordene Amt als Co-Präsident konnte Christian Aebi aus dem Kanton Bern gewonnen werden.

Sitzungen und Arbeitsgruppen

Die KKDöV hat 2021 insgesamt sechs Vorstandssitzungen durchgeführt. Die für Mai 2021 geplante Hauptversammlung musste infolge der Corona-Pandemie verschoben werden und wurde am 2./3. Dezember 2021 in Bern/Biel nachgeholt. Weiter haben sich diverse Mitglieder in verschiedenen Arbeitsgruppen betätigt – darunter zu Themen wie Benchmarking, Guidance Finanzen, Kundeninformation, Fahrplanverfahren, multimodale Mobilität, Zielvereinbarungen und Güterverkehr. Für dieses Engagement möchten wir uns im Namen des KKDöV-Vorstands ganz herzlich bedanken!

Hans Ruedi Rihs und Christian Aebi,
Co-Präsidenten KKDöV

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 Kurzportrait

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 und Anhörungen

Die KöV hat sich im Berichtsjahr 2021 zu den folgenden Vernehmlassungen geäußert:

- Vernehmlassung Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing: gemeinsame Stellungnahme mit BPUK vom 14. Juni 2021
- Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung): Stellungnahme mit EnDK und BPUK vom 6. Juli 2021
- Zweites Massnahmenpaket öV in der Covid-19-Krise: Stellungnahme vom 24. August 2021

Parlamentarische Anhörungen

Eine Delegation der KöV nahm im Berichtsjahr 2021 an folgender Anhörung der eidgenössischen Räte teil:

- Anhörung Verpflichtungskredit RPV 2022–2025 und PBG-Reform (9. August 2021 KVF-N)

12

13

Das Generalsekretariat der KöV



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



Markus Sieber
Dr. phil.
Stv. Generalsekretär



Andreas Berger
Direktionsassistent FA
Direktionsassistent



Sabrina Mischler
Direktionsassistentin FA
Direktionsassistentin

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

Sitzungen

- Workshop: 7. Januar 2021
- Vorstandssitzungen: 12. März / 18. Juni / 5. November 2021
- öV-Konferenz Bund-Kantone: 23. April 2021
- Hauptversammlung: 24. September 2021

Bilanz 2021

	Rechnung 2021	Rechnung 2020
AKTIVEN	271 741.74	230 505.59
Umlaufvermögen	271 741.74	230 505.59
Flüssige Mittel	271 741.74	230 505.59
Postkonto	271 741.74	230 505.59
PASSIVEN	271 741.74	230 505.59
Kurzfristiges Fremdkapital	1 567.62	898.00
Verbindlichkeiten	1 458.00	898.00
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	1 458.00	898.00
Passive Rechnungsabgrenzungen	109.62	-
Passive Rechnungsabgrenzungen	109.62	-
Eigenkapital	270 174.12	229 607.59
Eigenkapital	229 607.59	194 814.02
Jahresgewinn oder -verlust	40 566.53	34 793.57

Erfolgsrechnung 2021

	Rechnung 2021	Rechnung 2020
ERTRAG	346 204.40	343 462.20
Mitgliederbeiträge der Kantone	346 204.40	343 462.20
AUFWAND	305 637.87	308 668.63
Personalaufwand	281 620.85	281 127.05
Tagungsteilnahmen	450.00	-
Reisekosten und Spesen	180.00	147.00
Leistungen Dritter	280 990.85	280 980.05
Verwaltungsaufwand	22 423.70	26 040.33
Drucksachen	540.20	3 498.30
Übersetzungen	12 419.95	13 500.78
Externe Berater, Gutachter	-	-
Versammlungen	9 463.55	9 041.25
Aufwand Vorstand	72.65	150.65
Aufwand Haupt- und Plenarversammlung	8 184.90	8 049.00
Aufwand div. Versammlungen	1 206.00	841.60
Kommunikation	713.40	1 411.25
Homepage	713.40	1 411.25
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-	-
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-	-
Finanzaufwand und -ertrag	879.92	90.00
Zinsaufwand	789.92	
Postkontospesen	90.00	90.00
JAHRESERGEBNIS (GEWINN + / VERLUST -)	40 566.53	34 793.57

BILANZ UND ERFOLGSRECHNUNG

Die Jahresrechnung 2021 schliesst mit einem Gewinn von CHF 40 566.53 ab. Das Eigenkapital beläuft sich damit per 1.1.2022 auf CHF 270 174. Das Ergebnis liegt über den budgetierten Erwartungen. Die budgetierten Aufwände bei den Übersetzungen, Honoraren und Übriger 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 31.12.2021

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 des infrastructures et des ressources humaines
Kessler Esther, BS	Bau- und Verkehrsdepartement
Kessler Martin, SH	Baudepartement
Kolly Sandra, SO	Bau- und Justizdepartement
Neuhaus Christoph, BE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Niederberger Josef, NW	Baudirektion
Peter Fabian, LU (Vorstand)	Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Reber Isaac, BL (Vorstand)	Bau- und Umweltschutzdirektion
Rüegsegger André, SZ	Baudepartement
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
Wyler Daniel, OW	Volkswirtschaftsdepartement
Zali Claudio, TI	Dipartimento del territorio

16

Personelle Mutationen:

- BS: Esther Keller ersetzt Hans-Peter Wessels
- SO: Sandra Kolly ersetzt Roland Fürst
- VS: Franz Ruppen ersetzt Jacques Melly