

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr
Akteure	Maret, Marianne (mitte/centre, VS) SR/CE
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, 2022 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	1

Abkürzungsverzeichnis

SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
Innosuisse	Schweizerische Agentur für Innovationsförderung

SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
Innosuisse	Agence suisse pour l'encouragement de l'innovation

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine im März 2022 eingereichte Motion Maret (mitte, VS) forderte die stärkere **Koordination und Förderung des öffentlichen touristischen Verkehrs**. Damit der Anteil des öffentlichen Verkehrs am touristischen Verkehr gesteigert werden und etwas zur Verringerung des CO₂-Ausstosses unternommen werden könne, seien Impulse für Innovationen im Bereich des touristischen Verkehrs nötig, so Maret. Dafür brauche es wiederum die Kooperation der verschiedenen Akteure, wie etwa der Transportunternehmen, aber auch der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität oder von Innosuisse und Innotour (Förderinstrument des SECO). Der Bundesrat befürwortete das Anliegen, das Potenzial des öffentlichen Verkehrs im Tourismus stärker auszuschöpfen, beantragte aber dennoch die Ablehnung der Motion, weil im Rahmen der Erfüllung der Postulate Po. 20.3328 und Po. 21.4452 bereits die Strategie «Freizeitverkehr» aktualisiert und dabei geprüft werde, ob Bedarf für eine zusätzliche Koordination bestehe.

Nachdem die Motion anfänglich zur Beratung an die Kommission zurückgewiesen worden war, wurde sie in der Wintersession 2022 im Ständerat behandelt. Elisabeth Maret argumentierte, dass die Kommissionsmehrheit das Innovationspotential an dieser Schnittstelle zwischen Verkehr und Tourismus als gross erachtete und in gemeinsamen Projektausschreibungen, etwa im Bereich Sharing Economy, der Bedienung des letzten Kilometers oder bei der Fahrradmitnahme in Zügen, vielversprechende Ansatzpunkte sah. Auch Verkehrsministerin Sommaruga sah trotz ablehnendem Antrag des Bundesrates keine grosse Differenz zwischen der Regierung und der Kommission. Im Anschluss votierte der Ständerat mit 34 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung für die Annahme des Vorstosses. Die ablehnenden Stimmen stammten von Mitgliedern der FDP.Liberalen-Fraktion.¹

POSTULAT
DATUM: 12.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Marianne Maret (mitte, VS) forderte mittels eines im September 2022 eingereichten Postulats die **raschere Umsetzung von Projekten des Langsamverkehrs im Rahmen von Agglomerationsprogrammen**. Dabei solle der Bundesrat in einem Bericht darlegen, weshalb es bei der Umsetzung dieser Projekte zu Verzögerungen gekommen ist, und allenfalls einen Massnahmenplan ausarbeiten, mit welchem die bereits vom Parlament beschlossenen Projekte vorangetrieben werden können. Maret wies darauf hin, dass im Rahmen des laufenden Agglomerationsprogramms lediglich 22 Prozent der Ausgaben für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen getätigt wurden, die für die Periode 2019 bis 2021 budgetiert waren.

Der Bundesrat erläuterte, dass die Ursachen für die angesprochenen Verzögerungen bekannt seien: Diese lägen insbesondere in der teilweise hohen Komplexität der Projekte, langen Entscheidungsverfahren und Einsprachen. Zudem habe der Bund die Lehren aus den ersten beiden Generationen der Agglomerationsprogramme gezogen und bei der laufenden dritten Generation Fristen für den Baubeginn eingeführt. Auch habe er bereits den administrativen Aufwand für die Projektumsetzung reduziert und es seien weitere Vereinfachungen geplant. Schliesslich würden die Kantone mit dem neuen Veloweggesetz verpflichtet, «behördenverbindliche Netzplanungen für den Alltags- und Freizeitveloverkehr zu erstellen und innerhalb von 20 Jahren umzusetzen.» Da die Gründe für die Verzögerungen also bekannt seien und entsprechende Massnahmen eingeleitet worden seien, sei ein Postulatsbericht nicht mehr zielführend, schloss der Bundesrat.

Das Postulat wurde in der Wintersession 2022 im Ständerat behandelt. Nachdem Postulantin Maret und Verkehrsministerin Sommaruga ihre Argumente wiederholt hatten, wurde das Postulat von einer Mitte-Links-Mehrheit mit 19 zu 15 Stimmen angenommen.²

Nach dem Ständerat gab der **Nationalrat** in der Sondersession 2023 einer Motion Maret (mitte, VS) für eine stärkere **Koordination und Förderung des öffentlichen touristischen Verkehrs** mit 96 zu 84 Stimmen bei 4 Enthaltungen ebenfalls grünes Licht. Während eine Mehrheit der KVF-NR mit 12 zu 7 Stimmen bei 5 Enthaltungen und die SVP-Fraktion eine Annahme verhindern wollten, beantragte eine Minderheit Bregy (mitte, VS) erfolgreich, dem Ständerat zu folgen und die Motion an den Bundesrat zu überweisen.

Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) erklärte im Rat, dass eine Mehrheit der vorberatenden Kommission das von der Motion geforderte Mandat zur Koordination und Förderung des öffentlichen Verkehrs für den Tourismusbereich für verfrüht halte und die laufenden Arbeiten zu den Postulaten Dittli (fdp, UR; Po. 21.4452) und Clivaz (gp, VS: Po. 20.3328) abwarten wollte. Im Rahmen dieser Postulate sollte einerseits geklärt werden, was unter touristischem Freizeitverkehr zu verstehen sei, und andererseits eruiert werden, wie der öffentliche touristische Verkehr gefördert werden könnte. Für den Bundesrat und die Kommissionmehrheit sei zudem unklar, ob die Motion die Schaffung eines neuen Gremiums verlange oder nicht. Die SVP-Fraktion beantragte «[a]ngesichts der angespannten finanziellen Lage des Bundes» ebenfalls die Ablehnung.

Minderheitssprecher Bregy glaubte, in der Haltung der Kommissionmehrheit keine Ablehnung per se zu erkennen – der Bedarf werde von Kurt Fluri in «keiner Art und Weise» bestritten. Dieser verlange vielmehr, dass im Rahmen der beiden angesprochenen Postulate «Hintergrundinformationen» gesammelt werden. Bregy konnte in der Folge eine Mehrheit des Rates davon überzeugen, die Motion anzunehmen, da diese keine Definition für die konkrete Umsetzung mache. Der Bundesrat könne die Koordination also mit der Schaffung eines Gremiums, eines Projekts oder einer anderen geeigneten Form umsetzen, so der Mitte-Nationalrat. Nachdem sich einige Nationalrätinnen und Nationalräte bei der Stimmabgabe fälschlicherweise für eine Ablehnung ausgesprochen hatten und ein Ordnungsantrag von Aline Trede (gp, BE) auf eine Wiederholung der Abstimmung gutgeheissen worden war, überwies der Nationalrat die Motion an den Bundesrat. Für die Annahme votierten dabei die geschlossenen Fraktionen der Mitte und der Grünen, beinahe alle Mitglieder der SP-Fraktion und wenige Mitglieder der SVP- und der FDP.Libérale-Fraktion.³

1) AB SR, 2022, S. 1192 f.

2) AB SR, 2022, S. 1226 f.

3) AB NR, 2023, S. 804 f.; AB NR, 2023, S. 806; Medienmitteilung KVF-NR vom 15.2.23