

Bürgerliche dürften Verkehrspolitik noch mehr dominieren

- 08.01.2024
- verkehrsmonitor.ch / VerkehrsMonitor

VerkehrsMonitor n -q Verkehrspolitik Öffentlicher Verkehr Strassenverkehr E-Mobilität Transport Startseite | Verkehrspolitik | Neuzusammensetzung der Kommissionen: Bürgerliche dürften Verkehrspolitik noch mehr dominieren Neuzusammensetzung der Kommissionen Bürgerliche dürften Verkehrspolitik noch mehr dominieren Autobahnausbau, Erweiterung des Schienennetzes, Tempo 30 Oder eine Erhöhung des Vignettenpreises. Die neu zusammengesetzten Verkehrskommissionen werden die anstehenden Diskussionen entscheidend vorsepen. Eine Analyse der Ausgangslage. Gregor Poletti Publiziert heute um 04:00 Uhr Geändert: 05.01.

2024, 15:18 Uhr Die Parlamentskommissionen bereiten die jeweiligen Geschäfte vor, erst dann kommen diese vors Plenum. Foto: Alessandro della Valle (Keystone) Am Montag, 8. Januar, tagt erstmals die nach den Wahlen im Herbst neu zusammengesetzte Verkehrskommission des Nationalrates. Und wird bereits über gewichtige Geschäfte wie etwa den Bahnausbau 2025 und 2035 diskutieren, bei dem es um über 300 Bahnausbau-Projekte im Umfang von rund 25 Milliarden Franken geht. Der Einfluss der vorberatenden Kommissionen ist in der Vergangenheit gewachsen und wird dies noch weiter tun, sagt Politikwissenschaftler Claude Longchamp: «Bei neuralgischen Themen wie etwa Temporeduktionen in den Städten spielt die politische Agenda des jeweiligen Kommissionsmitgliedes und dessen Durchschlagskraft eine wichtige Rolle.

» Deutlicher Rechtsrutsch Zeit, um die vorberatenden Verkehrskommissionen (KVF) einer vertieften Betrachtung zu unterziehen. Bei den nationalen Wahlen im Herbst legte die SVP starker zu als erwartet, die Grünen und Grünliberalen sackten ab und die Mitte hat zur FDP aufgeschlossen. Dies widerspiegelt sich auch in der Zusammensetzung der parlamentarischen Kommissionen: so hat die Volkspartei inzwischen Anspruch auf 97 der 284 Sitze der zwölftändigen Kommissionen, gefolgt von der SP mit einem Anspruch von 59 Sitzen, der Mitte mit 44 und der FDP mit 39. Die Grünen haben nur noch 32 Sitze und die Grünliberalen gerade mal noch 13 Sitze zugute. Die nationalrätliche Verkehrskommission erfährt im Vergleich zur ständerätlichen Schwesterkommission einen deutlicheren Rechtsrutsch.

Während die Grünen und Grünliberalen je einen Sitz verlieren, können die SVP neu mit acht Sitzen (+1) und die FDP neu mit vier Sitzen (+1) die Geschicke der vorberatenden Verkehrspolitik schon fast im Alleingang bestimmen - insgesamt umfasst die KVF Nationalrat 25 Sitze. Auch in ständerätlichen KVF werden die linken Kräfte deutlich an Schlagkraft verlieren: Dort kann zwar die SVP nicht zulegen, aber die SP und Grünen verlieren je einen Sitz auf Kosten der Mitte und der FDP - insgesamt halten die Linken damit nur noch drei der 13 Sitze. SVP mit zwei Vizepräsidenten Die neue bürgerliche Dominanz zeigt sich auch bei der Leitung dieser Kommissionen. Beide KVF werden von Mitte-Politikern präsidiert: Der Zürcher Philipp Kutter löst den SP-Nationalrat und gescheiterten Bundesratskandidaten Jon Pult (GR) ab, Marianne Maret (VS) folgt auf den Freisinnigen Hans Wicki (NW). Zudem halten mit Nationalrat Thomas Hurter (ZH) und Ständeratin Esther Friedli (SG) zwei Vertreter der SVP die Vizepräsidien.

Philipp Kutter (links) leitet die Verkehrskommission des Nationalrates, Vizepräsident ist Thomas Hurter. Fotos: Keystone Marianne Maret (links) leitet die Verkehrskommission des Ständerates, Vizepräsidentin ist Esther Friedli. Fotos: Keystone Nebst der Parteizugehörigkeit wird entscheidend sein, welche Persönlichkeiten in den Verkehrskommissionen Einsitz nehmen. Zumal einige ehemalige Bundesparlamentarier grosse Fussstapfen hinterlassen. Die Zurückgetretenen Nationalrate: Besonders zu erwähnen sind etwa der Solothurner Kurt Fluri, einer der best vernetzten Nationalrate, der die bürgerliche Politik der letzten zwanzig Jahre insbesondere als Stadtvertreter geprägt hat.

Ein weiteres Solothurner Schwergewicht kehrt der Politik den Rücken: Der SVP-Nationalrat

Walter Wobmann hat die Verkehrspolitik der letzten Jahre geprägt, wenn auch nicht immer in der oft beschwerlichen Kommissionsarbeit. Sein grösster Erfolg war unbestritten sein Kampf gegen die Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken. Dank ihm und seiner Volksinitiative bezahlen Autobahnbenutzerinnen und Autobahnbenutzer nach wie vor nur 40 Franken. Schliesslich nimmt auch Mitte-Nationalrat Philipp Bregy Abschied von der Verkehrskommission: Der konservative Politiker hat sich in kürzester Zeit in der Grossen Kammer einen Namen als gewiefter Strippenzieher gemacht und hält als Fraktionspräsident viel Macht auf sich vereint. Mit Matthias Aebischer wird eine gewichtige linke Stimme fehlen, setzte sich der SP-Nationalrat in der Vergangenheit als Präsident von Pro Velo oft erfolgreich für die Anliegen der Fahrradfahrer ein.

Ständerat: Mit Liza Mazzone, die in Genf überraschend die Wiederwahl nicht schaffte, verlieren die Grünen eine der profiliertesten Grünen Politikerinnen, die auch in der Verkehrskommission ihre Spuren hinterlassen hat. Zudem werden die erfahrenen Ständeräte Werner Salzmann (SVP) und Hans Stockli (SP) künftig nicht mehr die Anliegen ihrer Parteien in der KVF vertreten. Die Neuen Es gibt aber auch einige interessante Neuzugänge in den beiden Verkehrskommissionen, wo in der KVF Nationalrat fast die Hälfte der bisherigen ersetzt wurde (12/25) und in der KVF zumindest fünf von neun Sitze. Nationalrat: Der Lauteste unter den Neuen ist Christian Imark. Der SVP-Politiker ist bisher insbesondere durch sein Engagement in der Energiepolitik bekannt geworden - seine Auftritte in der Fernsehsendung Arena trugen entscheidend zu seinem Image als Hardliner bei.

Ebenfalls jung und laut ist der Luzerner Ex-Juso-Präsident David Roth, der nach mehreren Anläufen in diesem Herbst den Sprung in die Grosse Kammer geschafft hat. National aufgeflogen ist er insbesondere durch seinen Kampf gegen die ausufernden Plattformvermietungen von Wohnungen an Touristen - wobei er insbesondere die Firma Airbnb ins Visier nahm. Weniger laut, aber wohl der auffälligste, was sein bisheriges Engagement in der Verkehrspolitik angeht ist der Urner Simon Stadler. So wurde er schon als Mister Maut betitelt, trug er doch entscheidend dazu bei, dass eine solche Strassengebühr wieder auf die politische Agenda kommt. Ständerat: Interessant zu beobachten sein wird, wie sich der profilierteste Neuzugang in die Verkehrspolitik einbringt: Mit der Basler Ständerätin Eva Herzog nimmt eine ausgewiesene Fachfrau in Sachen Finanzpolitik Einsitz in der KVF.

Wichtiges Agendasetting Politikwissenschaftler Longchamp ist überzeugt, dass vor allem das Agenda-Setting, das Setzen konkreter Themenschwerpunkte, die Verkehrspolitik der nächsten Jahre bestimmen wird: «Und da wird es die SVP leichter haben, ihre Themen einzubringen, weil sie gestärkt aus den Wahlen hervorgeht und sich dadurch auszeichnet, innerhalb vom bürgerlichen Lager eine Führungsrolle einnehmen zu wollen.» Gregor Poletti ist Redaktionsleiter des VerkehrsMonitors. Er ist seit über 30 Jahren in verschiedenen Funktionen im Inlandjournalismus tätig mit Schwerpunkt Verkehr und Gesellschaftspolitik. Mehr Infos Fehler gefunden? Jetzt melden. .