

# COMMUNIQUE

## Zur Reorganisation des Bundesamtes für Raumplanung

Zentrale Aufgabe der staatlichen Raum- und Verkehrsplanung ist es, Rahmenbedingungen für die ständig wachsende Bevölkerung und Wirtschaft zu schaffen. Selbstverständlich ist der Natur und Umwelt dabei Sorge zu tragen. Im gleichen Mass müssen aber auch die Anliegen bezüglich eines leistungsfähigen Verkehrsangebots berücksichtigt werden.

Gestern Donnerstag hat im Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Bundesamt für Raumentwicklung offiziell seine Tätigkeit aufgenommen. Dieses vom Justiz- und Polizeidepartement ins UVEK transferierte Bundesamt (vormals Bundesamt für Raumplanung) soll die Politik des Bundes in der Raum- und Verkehrsentwicklung vorbereiten und umsetzen. Ebenfalls soll es Grundlagen in den Bereichen Raumplanung, Gesamt- und Freizeitverkehr, nachhaltige Entwicklung und Alpenkonvention erarbeiten.

Der Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS setzt grosse Erwartungen in dieses neue Bundesamt und wünscht ihm und insbesondere dessen Amtsdirektor, Prof. Pierre-Alain Rumley, einen guten Start und viel Erfolg. Der FRS benützt zugleich die Gelegenheit, um Prof. Rumley darzulegen, was die Strassenverkehrsverbände unter nachhaltiger Entwicklung verstehen und wie sie die künftige Raum- und Verkehrsentwicklung sehen.

Der Weg hin zu einer nachhaltigen Entwicklung lässt sich nur über eine gelebte Gesprächskultur und geteilte Verantwortung aller am Prozess Beteiligten beschreiben. Freiwillige Massnahmen sind hinsichtlich Umweltschutz klar zu bevorzugen. Der Staat hat eine subsidiäre Rolle zu übernehmen, indem er die Rahmenbedingungen für die privaten Akteure schafft. Zudem bedeutet nachhaltige Entwicklung nicht a priori eine Dominanz der ökologischen Nachhaltigkeit. Nach Meinung des FRS muss eine verantwortungsbewusste und zukunftsgerichtete Politik nebst den Bedürfnissen der Natur und Umwelt gleichermassen diejenigen der ständig wachsenden Bevölkerung und Wirtschaft berücksichtigen.

Zentrales Anliegen des FRS betreffend die Raum- und Verkehrsentwicklung ist das Bereitstellen optimaler Bedingungen für die möglichst ungehinderte Mobilität von Personen und Gütern. Handlungsbedarf besteht diesbezüglich beim privaten Strassenverkehr, der in der Schweiz einen Anteil von nahezu 80 Prozent (Personenkilometer) bzw. rund 55 Prozent (Tonnenkilometer) am Gesamtverkehrsaufkommen aufweist. Mit dem Verkehrsmanagement „by Stau“, das der Bund derzeit betreibt, verschliesst dieser einerseits die Augen vor der Realität und düpiert andererseits die Strassenbenützer, die nicht Mineralölsteuern bezahlen, um im Stau zu stehen. Ganz zu schweigen davon, dass Verkehrsstaus volkswirtschaftlich schädlich sind, die Umwelt weit stärker belasten und in keiner Weise zu einer Verkehrsverringerung führen.

Lediglich 1,6 Prozent der Gesamtfläche der Schweiz (inklusive Seen) werden durch Autobahnen, Parkplätze sowie Strassen und Wege beansprucht. Von zubetonierter Natur kann also wahrlich keine Rede sein. Die Interdependenz von Wirtschafts- und Verkehrswachstum bzw. die wirtschaftlichen Vorteile von Investitionen in die Strasseninfrastruktur sind bekannt und unbestritten: Auf der Ertragsseite schlagen diese Investitionen für die Volkswirtschaft langfristig um ein Vielfaches zu Buche. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis ist besser als bei allen anderen Verkehrsträgern und Infrastrukturbereichen.

Deshalb müssen im Sinne einer nachhaltigen Raum- und Verkehrsentwicklung die Kapazitätsengpässe, die einen reibungslosen Verkehrsfluss auf der helvetischen Strasseninfrastruktur momentan verhindern, so schnell als möglich beseitigt werden.

Bern, den 2. Juni 2000