

Herrn
Bundesrat
Moritz Leuenberger
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
3003 Bern

Bern, 17. April 2009

Revision des Raumplanungsgesetzes

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Bundesrat

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir erlauben uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen –, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) Stellung zu nehmen, und äussern uns zum vorliegenden Entwurf wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS lehnt das Raumentwicklungsgesetz (REG) in der jetzt vorliegenden Form ab, da es zu viele Mängel aufweist sowie in erster Linie den Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung eindeutig zu wenig Rechnung

trägt. Letzteres betrifft insbesondere auch die Mobilität, konkret die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (öV) und damit direkt verbunden die Missbilligung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Vorlage ist vor allem in diesem Bereich punktuell gezielt zu überarbeiten. Ferner plädieren wir dafür, die RPG-Revision auf jene Bestimmungen zu beschränken bzw. zu fokussieren, bei denen tatsächlich Handlungsbedarf besteht.

Die Raumplanung ist zweifellos ein wichtiges Instrument, um den Siedlungs-, Wirtschafts- sowie den Kultur- und Landschaftsraum zu gestalten. Insgesamt ist die entsprechende Entwicklung allerdings zu einem grossen Teil von gesellschaftlichen und ökonomischen (Wachstums-) Prozessen geprägt, die planerisch nicht im umfassenden Sinn lenk- und steuerbar sind. Es gilt daher, den Blick für das Machbare nicht aus den Augen zu verlieren. Bewährtes – dazu zählt grundsätzlich auch das bestehende Raumplanungsgesetz (RPG) – ist nicht einfach ohne Not über Bord zu werfen. Ferner ist von der Vorstellung, die Schweiz müsse sich in Richtung „Ballenberg“ bewegen, abzurücken. Vielmehr gilt es anzuerkennen, dass die Eidgenossenschaft ein weitgehend urbaner, moderner und international kompetitiver Wirtschaftsstandort ist, der seinen Bürgerinnen und Bürgern eine optimale Entfaltung ihrer gesellschaftlichen Bedürfnisse zu gewährleisten hat. Diese Ausgangslage muss sich auch auf die Gestaltung des Lebensraums auswirken, der unter Einbezug der Aspekte „Wirtschaft“ und „Gesellschaft“ keine derart grossen Nachhaltigkeitsdefizite aufweist, wie dies durch die Vernehmlassungsunterlagen – gestützt auf den Raumentwicklungsbericht 2005 – suggeriert wird.

Der steigende Flächenverbrauch hängt unter anderem damit zusammen, dass der Wohnflächenkonsum infolge der demografischen und sozialen Entwicklung sowie des wachsenden Wohlstands kontinuierlich zunimmt. Es kann nicht Aufgabe der Raumplanung sein, dies unterbinden zu wollen. Gesellschaftliche Anliegen sind ein ebenso gleichberechtigter Pfeiler der Nachhaltigkeit wie ökonomische und ökologische Bedürfnisse. Auch die Freizeitgesellschaft bedarf räumlicher Ressourcen. Zu denken ist dabei etwa an Freizeit- und Sportanlagen, an die Zweit- und Ferienwohnungen und nicht zuletzt an den Umstand, dass beim MIV rund die Hälfte aller Fahrten Freizeitverkehr darstellen, die zum einem guten Teil dem sozialen Kontakt mit Verwandten, Bekannten und Freunden dienen.

Aber auch wirtschaftliche Prosperität gibt es ohne entsprechende Mobilität nicht. Dies umso mehr, als die Wirtschaft immer arbeitsteiliger wird. Wirtschafts- und Verkehrswachstum verlaufen praktisch parallel. Ausgehend davon, dass der Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels respektiert wird, sind sowohl der MIV als auch der öV bedarfs- und verursachergerecht weiter zu entwickeln. Den öV via die Raumplanung priorisieren und fördern zu wollen, wie es das erklärte Ziel des vorliegenden Entwurfs zu sein scheint, verkennt zum einen die gesellschaftlichen sowie wirtschaftlichen Verhältnisse in der Schweiz und zum anderen die kostenintensiven Auswirkungen einer solchen Strategie.

Unbestrittenermassen kommt dem öV insbesondere zur Erschliessung der Metropolitanräume und Agglomerationen eine bedeutende Rolle zu. Trotzdem ist nicht nur in solchen Gebieten, sondern vor allem auch ausserhalb dieses Perimeters eine Fokussierung auf den öV fehl am Platz. Insbesondere in Räumen, die mit dem öV schlecht erschlossen sind und in denen der MIV das zweckmässigste Verkehrsmittel darstellt, wird damit einer kostenineffizienten Erschliessung durch den öV unnötig Vorschub geleistet. Das Argument, es sei der Zersiedelung entgegen zu treten, ist in diesem Zusammenhang nicht stichhaltig, da auch der öV – z.B. hoch subventionierte S-Bahn-Linien – dazu führen kann, dass sich Siedlungen in unerwünschtem Mass bzw. in unerwünschter Richtung ausdehnen können, was dem Grundsatz der Verdichtung zuwiderläuft.

Eine gute Erschliessung durch den öV mag bis zu einem gewissen Grad zwar wünschbar sein; allerdings sind auch der öV und dessen Ausbau angesichts der finanziellen Engpässe einer permanenten Kosten/Nutzen- und Wirkungsanalyse zu unterziehen. Finanzielle Mittel sind derzeit im Verkehrsinfrastruktur-Bereich nur für die nötigsten Vorhaben vorhanden. Aus diesem Grund geht das Erfordernis durchgehender öV-Erschliessung viel zu weit und bewirkt immense volkswirtschaftliche Kosten.

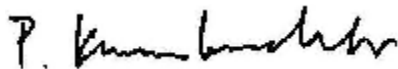
Wer auf den öV angewiesen ist, wählt bereits heute den Wohnort dort, wo dieser öV tatsächlich vorhanden ist. Eine quasi lückenlose, flächendeckende öV-Erschliessung ist deshalb nicht nötig und stellt zudem eine nicht finanzierbare Luxuslösung dar. Es ergibt in diesem Zusammenhang auch keinen Sinn, eine benötigte Einzonung in peripheren Gebieten und somit deren weitere Entwicklung mit dem Hinweis auf die mangelnde öV-Anbindung zu verweigern. Dies käme einer Bestrafung der dort ansässigen Bevölkerung und Wirtschaft sowie in letzter Konsequenz einer Aufgabe der betroffenen Gebiete als Wohn- und Wirtschaftsraum gleich.

Die Verkehrsinfrastruktur ist als zusammenhängendes Gesamtsystem zu betrachten, dessen einzelne Verkehrsträger ihre spezifischen Stärken und Schwächen haben. Eine Priorisierung des öV, weil dieser möglicherweise umweltverträglicher als der MIV sein soll, ist daher nicht angezeigt und aus RPG-Revision ersatzlos zu streichen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der stv. Generalsekretär



Peter Kneubühler