

Herrn
Olivier Michaud
Direktor
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 **Bern**

Bern, den 28. Februar 2001

C:\Eigene Dateien\Politik\Vernehmlassungen\2001\Strassenverkehrstelematik\SVT-CH 2010_definitiv.doc:pk

Strassenverkehrstelematik-Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010

Vernehmlassungsantwort des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend das Strassenverkehrstelematik-Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010 Stellung nehmen zu können.

In Anbetracht der für den privaten Strassenverkehr in der Schweiz eminent wichtigen und diesen äusserst stark tangierenden Thematik erlaubt sich der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS, eine detaillierte sowie differenzierte Stellungnahme abzugeben.

Inhaltsverzeichnis

I. ZUSAMMENFASSUNG	3
II. FRAGEBOGEN	4
III. GRUNDSÄTZLICHE BEMERKUNGEN	5
A) FLEXIBILITÄT, UBIQUITÄT, FREIZEIT, FREIRAUM	6
B) OPTIMALE KAPAZITÄTSAUSLASTUNG	7
C) NEUER FINANZAUSGLEICH ZWISCHEN BUND UND KANTONEN	7
IV. DETAILBEMERKUNGEN	9
LEITIDEE	9
A) ZIELSETZUNGEN DER „NACHHALTIGEN MOBILITÄT“	9
B) WELCHE ROLLE MUSS DER BUND ÜBERNEHMEN?	11
LEITSATZ 1: MULTIMODALE VERKEHRSINFORMATION	12
LEITSATZ 2: NATIONALE MULTIMODALE VERKEHRSLENKZENTRALE	12
LEITSATZ 3: NATIONALER MULTIMODALER VERKEHRSDATENVERBUND	13
LEITSATZ 4: VERKEHRSBEEINFLUSSUNGSSYSTEME AUF HOCHLEISTUNGSSTRASSEN	13
LEITSATZ 5: WEITERE SYSTEME FÜR SICHERHEIT UND UMWELTSCHUTZ	14
LEITSATZ 6: EFFIZIENTE UND FAIRE VERKEHRSKONTROLLE ZUGUNSTEN DER VERKEHRSSICHERHEIT	15
LEITSATZ 7: PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP	15
LEITSATZ 8: ENGAGEMENT DES BUNDES FÜR DIE UMSETZUNG VON SVT-ANWENDUNGEN	16
LEITSATZ 9: FINANZIERUNG	16
LEITSATZ 10: VERKEHRSNACHFRAGEBEEINFLUSSUNG	17
A) GRUNDSÄTZLICHE BEMERKUNGEN ZU ROAD PRICING	17
V. SCHLUSSBEMERKUNGEN	19

I. Zusammenfassung

Obwohl der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS den raschen Einsatz von Verkehrstelematik-Lösungen in der Eidgenossenschaft grundsätzlich befürwortet und fordert, erachtet er wesentliche Teile des vorliegenden Entwurfs eines Strassenverkehrstelematik-Leitbildes für die Schweiz im Jahre 2010 (SVT-CH 2010) in der vorliegenden Form als inakzeptabel. Dies insbesondere deshalb,

- weil dem Entwurf eines SVT-CH 2010 die UVEK-Departementsstrategie, die weder demokratisch legitimiert noch von den betroffenen Kreisen jemals sanktioniert worden ist, als Richtschnur zu Grunde liegt;
- weil sich wesentliche Teile des Entwurfs eines SVT-CH 2010 fälschlicherweise als Allheilmittel für die Lösung vieler umstrittener verkehrspolitischer Fragestellungen bzw. Probleme präsentieren und damit notwendige politische Diskussionen verhindern wollen oder können;
- weil wesentliche Teile des Entwurfs eines SVT-CH 2010 dem Bund eine dominante Rolle einräumen und damit erklärtermassen zu einem neuen Lenkungs- und Eingriffsinstrument zu verkommen drohen;
- weil wesentliche Teile des Entwurfs eines SVT-CH 2010 den Verkehr in einem zu hohen Mass staatlich lenken und kontrollieren wollen;
- weil wesentliche Teile des Entwurfs eines SVT-CH 2010 in sich widersprüchlich sind und Postulate beinhalten, die in einem Leitbild – das u.E. rein technisch-funktionaler Natur sein muss – nichts zu suchen haben;
- weil wesentliche Teile des Entwurfs eines SVT-CH 2010 Verknüpfungen zu Projekten herstellen, die entweder selber noch lange nicht über dem Berg sind oder bereits mehrfach eine Abfuhr erlitten haben;
- weil wesentliche Teile des Entwurfs eines SVT-CH 2010 viel zu schwammig und zu wenig konkret verfasst sind.

Der Strassenverkehrsverband FRS weist daher jene Teile des vorliegenden Entwurfs eines SVT-CH 2010 vehement zurück, auf welche die hievor genannten Beanstandungen zutreffen, und beantragt, dass diese Teile des Entwurfs eines SVT-CH 2010 im Sinne der in dieser Stellungnahme gemachten Bemerkungen, Forderungen und Anregungen gründlich und umfassend überarbeitet bzw. eliminiert werden.

II. Fragebogen

1. Stimmen Sie der Leitidee des Leitbildes SVT-CH 2010 zu?

Ja, aber mit grossen Vorbehalten.

2. Stimmen Sie den einzelnen Leitsätzen zu?

Leitsatz 1: **Ja, mit grossen Vorbehalten.**

Leitsatz 2: **Ja, mit Vorbehalten.**

Leitsatz 3: **Ja, mit grossen Vorbehalten.**

Leitsatz 4: **Nein.**

Leitsatz 5: **Ja, mit grossen Vorbehalten.**

Leitsatz 6: **Nein.**

Leitsatz 7: **Ja, mit grossen Vorbehalten.**

Leitsatz 8: **Ja, mit grossen Vorbehalten.**

Leitsatz 9: **Ja, mit sehr grossen Vorbehalten.**

3. Stimmen Sie Leitsatz 10 bezüglich Verkehrsnachfrage-Beeinflussung zu?

Nein.

4. Stellungnahme

Wir befürworten grundsätzlich die Einführung und Förderung der Strassenverkehrstelematik in der Schweiz, weisen bzw. lehnen jedoch wesentliche Teile des vorliegenden Entwurfs eines Strassenverkehrstelematik-Leitbildes für die Schweiz im Jahre 2010 entschieden zurück bzw. ab.

III. Grundsätzliche Bemerkungen

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet und fordert insofern den möglichst raschen Einsatz von Verkehrstelematik-Lösungen, als damit eine Optimierung des Verkehrsablaufs (verbesserter Verkehrsfluss und verbesserte Verkehrsinformation sowie erhöhte Verkehrssicherheit) angestrebt und erreicht wird. Die Einschränkung, Erschwerung, Lenkung und Nachfragebeeinflussung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch Anwendungen der Strassenverkehrstelematik (SVT) lehnt der Strassenverkehrsverband FRS dahingegen vehement ab. Da Teile des vorliegenden Entwurfs eines Strassenverkehrstelematik-Leitbildes (SVT-CH 2010) für die Schweiz im Jahr 2010 klar in letztgenannte Richtung gehen, weist der Strassenverkehrsverband FRS diese Teile als unausgegoren zurück und beantragt, sie eingehend und umfassend zu überarbeiten bzw. zu eliminieren.

Für den Strassenverkehrsverband FRS ist die vorliegende Fassung eines SVT-CH 2010 zudem generell viel zu schwammig und stellt in diesem Sinne einen Blankoscheck dar, der alle erdenklichen Massnahmen und Eingriffsmöglichkeiten offen lässt und somit auch den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels stark gefährdet. Ausserdem ist es für den Strassenverkehrsverband FRS inakzeptabel, dass die demokratisch nicht abgestützte UVEK-Departementsstrategie dem Entwurf eines SVT-CH 2010 als Richtschnur dient. Diese Strategie lehnt der Strassenverkehrsverband FRS nämlich grundsätzlich ab, da sie sich nie einer politischen Debatte unterziehen musste.

Die Rückweisung zur Überarbeitung wesentlicher Teile des Entwurfs erfolgt mit der gleichzeitigen Aufforderung, alle sich in der jetzigen Version eines SVT-CH 2010 befindlichen Verkehrslenkungs- und -Kontrollelemente zu entfernen. Im weiteren verlangt der Strassenverkehrsverband FRS, dass eine klare Ordnung in das SVT-Leitbild hinein gebracht wird. Der aktuelle Entwurf ist ein verschwommenes Konglomerat unterschiedlicher politischer Postulate und Begehrlichkeiten (u.a. Schutz der Umwelt, Stärkung der sozialen Solidarität, Service public, Road Pricing), die in einem Strassenverkehrstelematik-Leitbild – das nach unserem Dafürhalten rein technisch-funktional ausgerichtet zu sein hat –, nichts verloren haben. Keinesfalls darf u.E. das SVT-CH 2010 nach dem Motto „Der Zweck heiligt die Mittel“ für die Verwirklichung dieser politisch äusserst umstrittenen sowie je nach politischer Couleur verschieden definierten und interpretierten Postulate missbraucht werden.

Zusammen mit dem rasanten technologischen Fortschritt wachsen auch die Interdependenzen von Güter-, Personen- und Nachrichtenverkehr. Dabei korrespondiert der Einsatz von Telekommunikation im Verkehrssektor eng mit Telematikanwendungen. **Hauptziel dieser Telematikanwendungen muss es sein, in erster Linie grundlegende Lösungen für die Bereiche Rationalisierung in der Verkehrswirtschaft, Effizienzsteigerung des Gesamtverkehrssystems sowie Verbesserung des Verkehrsleistungsangebots zu liefern. Derartige Systeme sind durchaus fähig, sich an Marktmechanismen zu orientieren. Vermutlich stellt diese Orientierung im Rahmen von Deregulierung und Privatisierung sowie angesichts der knappen öffentlichen finanziellen Ressourcen sogar den politisch einzig gangbaren Weg zur Realisierung dar.**

Falls es trotz optimierender SVT-Massnahmen voraussehbar ist, dass die Strassenverkehrsinfrastruktur weiterhin überlastet sein sollte, muss deren Ausbau unverzüglich in Angriff genommen werden. In diesem Sinne unterstützt der Strassenverkehrsverband FRS mit voller Kraft die am 24. Januar 2001 mit 105'024 gültigen Unterschriften formell zustande gekommene Eidgenössische Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“. Diese ist übrigens im Rahmen einer repräsentativen Umfrage¹ bei 52 Prozent der befragten Personen auf Zustimmung gestossen.

Auf gar keinen Fall können wir den in der UVEK-Departementsstrategie² postulierten Vorrang der optimalen Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen (Kapazitätsmanagement) vor dem Bau neuer Verkehrsinfrastrukturanlagen guthessen. **Es ist für den Strassenverkehrsverband FRS inakzeptabel, dass die hievor genannte Departementsstrategie als Richtschnur für Erarbeitung des SVT-CH 2010 bezüglich der politischen Ziele gelten soll.**³ Weder der Strassenverkehrsverband FRS noch die übrigen SVT-Vernehmlassungsteilnehmer sind jemals eingeladen worden, zu besagter UVEK-Strategie in einem offiziellen Verfahren eine Stellungnahme abzugeben. Anlässlich der Publikation der besagten Strategie hat sich der Strassenverkehrsverband FRS wie folgt verlauten lassen: „Der FRS stellt fest, dass der ganze Bericht von der ökologischen Nachhaltigkeit dominiert wird. Der FRS gibt dem UVEK zu bedenken, dass eine verantwortungsbewusste und zukunftsgerichtete Politik nicht nur die Bedürfnisse der Natur und Umwelt zu berücksichtigen hat, sondern sich auch an den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft orientieren muss. Voraussetzung dazu ist unter anderem die Bereitstellung bedarfsgerechter Verkehrsinfrastrukturen: Die noch fehlenden Nationalstrassenabschnitte sind unverzüglich fertig zu stellen. Verzögerungen durch weiteres Hinausschieben der Bauprogramme müssen unbedingt vermieden werden. Bestehende und absehbare Engpässe im Strassenverkehrsnetz sind innert nützlicher Frist zu beseitigen. Nur so kann ein optimaler und sicherer Verkehrsablauf auf dem Schweizer Strassennetz gewährleistet sowie einer wirtschaftlich nachhaltigen Verkehrspolitik entsprochen werden.“⁴

a) Flexibilität, Ubiquität, Freizeit, Freiraum

Die Akteure (Verlader, Industrie und Handel, Verbände und Vereine) der privatwirtschaftlich organisierten Verkehrswirtschaft verbinden mit der Telematik folgende Zielsetzungen: **Logistikeffizienz, Kostenreduktion, intelligentes Verkehrsmanagement mit erhöhter Mobilität bei knapper Infrastruktur und hoher Verkehrsdichte.** Rechtliche Deregulierung, marktliche Transparenz, offener Zugang zu den Systemen und das Verbot einer Quersubventionierung sind die Garanten für einen vielfältigen und auf die kleinräumigen Belange Rücksicht nehmenden Einsatz von Telematiksystemen. Erst wenn es gelingt, allen Teilnehmern, Nutzern und Beteiligten in solchen Systemen sowohl den individuellen als auch den volkswirtschaftlichen Vorteil

¹ Gallup Tele-Omnibus, 19. Januar 2000, ISOPUBLIC, Institut für Markt- und Meinungsforschung, Schwerzenbach

² Departementsstrategie UVEK, Dezember 1999

³ Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010, Entwurf, S. 15 bzw. Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Erläuterungsbericht zum Entwurf, S. 39

⁴ FRS-Communiqué, 6. Januar 2000

begreiflich zu machen, ist ein wesentlicher Schritt hin zu einer breiten Akzeptanz getan. In unserer freiheitlich-pluralistischen Gesellschaft darf der Telematikeinsatz im Verkehr niemals mit Verzicht, Steuerung, Überwachung und Bepreisung zu tun haben. Vielmehr müssen Werte wie Flexibilität, Ubiquität, Freizeit und Freiraum im Vordergrund stehen sowie neue individuelle Bedürfnisse berücksichtigt werden.

b) Optimale Kapazitätsauslastung

Mit den beinahe unbegrenzten Möglichkeiten, welche die Telematik bietet, liegt ein machtvolles Instrument vor. Die Gefahr liegt u.E. darin, dass je nach Zielsetzung die Telematik auf völlig unterschiedliche Weise für eine aktive Verkehrs- und Raumwirtschaftspolitik nutzbar gemacht werden kann. Insbesondere infrastrukturgestützte Telematiksysteme ermöglichen die optimale Kapazitätsauslastung bzw. die flexible Verkehrssteuerung der betreffenden Infrastruktur, wodurch auch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Telematik kann in diesem Sinne durchaus als nützliches Instrument zur Beeinflussung von Verkehrsströmen und zur Optimierung bestehender Verkehrsinfrastrukturen eingesetzt werden. Verkehrspolitischen Intentionen und Strategien hingegen, die mittels Telematik darauf abzielen, den Strassenverkehr zu behindern, zu erschweren, zu verlagern oder gar nach Orwellscher „Big-Brother“-Manier zu überwachen, erteilt der Strassenverkehrsverband FRS eine deutliche Absage. Diese Intentionen richten sich einseitig an Umwelt- und Kontrollzielen aus und drängen die Optimierung des Strassenverkehrs in den Hintergrund.

Was den Einfluss von Telematikanwendungen auf die Optimierung des Verkehrssystems anbelangt, hat die jüngst publizierte Delphi-Umfrage unter Experten ein deutliches und ernüchterndes Resultat ergeben: „In Bezug auf den Einfluss all der Telematikanwendungen auf das Verkehrsgeschehen hegt man bescheidene Hoffnungen. Am ehesten erwartet man eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine höhere Zuverlässigkeit im Güterverkehr („Just-in-Time“). Die mit dieser Technik erreichbare Reduktion der Verkehrsstaus und des Parksuchverkehrs wird ebenso wie die Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadtzentren als klein eingestuft. Praktische keine Hoffnung hegt man, dass mit Telematikanwendungen die verkehrsbedingte Umweltbelastung massgeblich reduziert werden kann.“⁵ Der Strassenverkehrsverband FRS geht davon aus, dass es sich bei dieser vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in Auftrag gegebenen Umfrage nicht um das sprichwörtliche Orakel von Delphi handelt, sondern dass deren Resultate auch ernst genommen und bei der Bereitstellung der infrastrukturseitigen Massnahmen entsprechend gewürdigt werden.

c) Neuer Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen

Mehrmals wird im Entwurf eines SVT-CH 2010 die Thematik des Neuen Finanzausgleichs (NFA) zwischen Bund und Kantonen angeschnitten. Dies vor allem im Zusammenhang mit dem so genannten Road Pricing (dessen Einführung oder Austesten der Strassenverkehrsverband FRS notabene rigoros ablehnt!), der Aufbauorganisation von SVT-Anwendungen oder der überregio-

⁵ Delphi-Umfrage, Zukunft des Verkehrs in der Schweiz, S. 50, Forschungsauftrag Nr. 45/97 / GVF Auftrag Nr. 321, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Strassen und Dienst für Gesamtverkehrsfragen, April 2000

nen Organisationsstruktur punkto Verkehrsbeeinflussungssystemen auf Hochleistungsstrassen. In diesen Bereichen soll sich das SVT-CH 2010 an den Prinzipien des NFA orientieren. Der Strassenverkehrsverband FRS hat in seiner entsprechenden Stellungnahme⁶ den im NFA für den privaten Strassenverkehr und seine Organisationen vorgesehenen Änderungen grosse Bedeutung zugemessen. Zur Verkehrstelematik hat sich der Strassenverkehrsverband FRS in besagter Stellungnahme einleitend wie folgt geäussert: „Der Einsatz von Verkehrstelematik-Lösungen wird befürwortet und gefordert, soweit damit eine Optimierung des Verkehrsablaufs (verbesserter Verkehrsfluss, erhöhte Sicherheit) und nicht die Einschränkung des Motorfahrzeugverkehrs angestrebt wird. Bei Nichtgenügen solcher Massnahmen muss der Ausbau des Strassennetzes ins Auge gefasst werden. Abgelehnt wird der Einsatz der Telematik-Technologie zum Zweck der Verkehrsbeschränkung beziehungsweise der Verkehrsverhinderung. Im übrigen erwarten wir, dass auf diesem Gebiet die Zusammenarbeit mit privaten und öffentlichrechtlichen Organisationen im Sinne der Kosten- und Nutzeneffizienz gesucht und konsequent weitergeführt wird.“

Auch in anderen Punkten hat der Strassenverkehrsverband FRS zwar kritische, aber klare Positionen bezogen. Die Materie des NFA an und für sich ist äusserst komplex und mit vielen politischen Unwägbarkeiten behaftet, welche die Neugestaltung des Finanzausgleichs in Frage stellen können. Es ist u.E. deshalb völlig verfehlt, wenn nun im SVT-CH 2010 bereits auf diesen NFA abgestützt wird, obschon noch nicht einmal die diesbezügliche Botschaft des Bundesrates vorliegt und schon jetzt absehbar ist, dass der NFA in den parlamentarischen Beratungen noch arg zerzaust werden könnte. **Der Strassenverkehrsverband FRS fordert daher, dass jegliche Verknüpfung, die im Entwurf eines SVT-CH 2010 mit dem NFA gemacht wird, bis auf weiteres herauszubrechen ist.**

⁶ Neuer Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen; Vernehmlassung über die Konkretisierung der Grundzüge; FRS-Stellungnahme, 26. November 1999

IV. Detailbemerkungen

Nachstehend nimmt der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS im einzelnen Stellung zur Leitidee sowie zu den 10 Leitsätzen des Entwurfs eines SVT-CH 2010. Im Rahmen der folgenden Ausführungen sind zudem die Fragen eins, zwei und drei des dem SVT-Entwurf beiliegenden Fragebogens nochmals in differenzierter Weise als beantwortet zu betrachten.

Leitidee

a) Zielsetzungen der „nachhaltigen Mobilität“

Der Strassenverkehrsverband FRS kann sich mit der Leitidee prinzipiell einverstanden erklären, lehnt jedoch gewisse Aussagen rigoros ab bzw. bringt zu gewissen Punkten grosse Vorbehalte an. „Das Leitbild SVT-CH 2010 des UVEK orientiert sich an den Zielsetzungen der nachhaltigen Mobilität.“⁷ Dem Begriff „nachhaltige Mobilität“ liegt gemäss den Ausführungen zur Leitidee⁸ die gleiche Definition wie in der hievor genannten UVEK-Departementsstrategie zu Grunde. Weil wir diese ablehnen, lehnen wir es ebenfalls ab, dass der Entwurf eines SVT-CH 2010 mit der UVEK-Strategie verknüpft wird. Nicht zuletzt auch deshalb, weil die Ausrichtung der Mobilität auf eine nachhaltige Entwicklung unter anderem „eine Erhöhung der Eigenwirtschaftlichkeit unter Einschluss der externen Kosten“⁹ bedeuten soll. Die einseitige Betrachtung der externen Kosten, insbesondere in bezug auf den privaten Strassenverkehr, hat der Strassenverkehrsverband FRS in seiner detaillierten Stellungnahme¹⁰ zur Parlamentarischen Initiative Bundi „Kostenwahrheit im Verkehr“ mit aller Deutlichkeit zurück gewiesen. Mitte November 2000 ist die Mehrheit der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) der Stellungnahme des Strassenverkehrsverbands FRS gefolgt und hat entschieden, dass auf die Aufnahme eines neuen Verfassungsartikels über die „Kostenwahrheit im Verkehr“ verzichtet werden soll.¹¹

Ausserdem versucht die UVEK-Departementsstrategie u.E. einer **nicht** in der Bundesverfassung festgeschriebenen Grundlage nachzuleben und diese quasi durch die Hintertüre umzusetzen. Besagte Grundlage betrifft die Förderung des öffentlichen Verkehrs (öV) bzw. die Änderung des Modal Splits zugunsten des öV, insbesondere des Schienenverkehrs. Vermutlich glauben die betreffenden Amtsstellen die Legitimation dazu aus vergangenen verkehrspolitischen Volksabstimmungen ableiten zu können. Diesbezüglich weist der Strassenverkehrsverband FRS an dieser Stelle wieder einmal darauf hin, dass Volk und Stände sowohl den Bundesbeschluss über die

⁷ Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010, Entwurf, S. 14

⁸ ebenda, S. 15

⁹ ebenda, S. 15

¹⁰ 93.439 Parlamentarische Initiative Bundi. Kostenwahrheit im Verkehr; Vorentwurf und Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Nationalrates; FRS-Stellungnahme; Bern, 20. März 2000

¹¹ Pressemitteilung der KVF des Nationalrates vom 15. November 2000

Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik¹² als auch die Eidgenössische Volksinitiative „zur Förderung des öffentlichen Verkehrs“¹³ deutlich verworfen haben. Es gibt somit keine Volksabstimmungen, welche die hievorigen Intentionen der UVEK-Departementsstrategie auch nur ansatzweise legitimieren.

Der Weg hin zu einer „nachhaltigen Mobilität“ lässt sich nach Dafürhalten des Strassenverkehrsverbands FRS nur über eine gelebte Gesprächskultur und geteilte Verantwortung aller am Prozess Beteiligter beschreiten. 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 Mobilität“ nicht a priori eine Dominanz der ökologischen Nachhaltigkeit. U.E. 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 Strassenverkehrsverbands FRS hinsichtlich der 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 über 85 Prozent (Personenkilometer) bzw. rund 66 Prozent (Tonnenkilometer) am Gesamtverkehrsaufkommen aufweist.

Mit einem Verkehrsmanagement „by Stau“, das der Bund derzeit betreibt, verschliesst dieser einerseits die Augen vor der Realität und dämpft andererseits die Strassenbenützer, die nicht Mineralölsteuern bezahlen, um im Stau zu stehen. Ganz abgesehen davon sind Verkehrsstaus volkswirtschaftlich schädlich, belasten die Umwelt weit stärker und führen in keiner Weise zu einer Verkehrsverringerung. 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 Mobilität“ wie auch einer nachhaltigen Raum- und Verkehrsentwicklung die Kapazitätsengpässe, die einen reibungslosen Verkehrsfluss auf der helvetischen Strasseninfrastruktur momentan verhindern, so schnell als möglich beseitigt werden.

Eine Politik der nachhaltigen Entwicklung hat den ökologischen, sozialen und ökonomischen Gesichtspunkten in gleichem Mass Rechnung zu tragen. Keiner der drei besagten Pfeiler kann und darf für sich eine Vorrangstellung beanspruchen. Ausreichende, staufreie Verkehrsinfrastrukturen sind ein Aspekt der sozialen Nachhaltigkeit. Der Anschluss sämtlicher Regionen des Landes an das Hochleistungsstrassennetz hat wirtschaftlichen und sozialen Forderungen gerecht zu werden. Mit der gleichen Begründung können auch Zentrumsagglomerationen und Städte verlangen, dass sie ihre wirtschaftlichen und sozialen Verkehrsbedürfnisse auf staufreien, funktionstüchtigen Autobahnen befriedigen können. Der Verkehrsraum Strasse muss deshalb so organisiert werden, dass alle Verkehrsteilnehmenden ihre Ziele sicher und innert nützlicher Frist erreichen können. Insbesondere gilt es das Nationalstrassennetz als Rückgrat des schweizerischen

¹² BBI 1988 III 464

¹³ BBI 1991 II 646

Strassensystems auch in Zukunft funktionstüchtig zu erhalten. Dauerstaus auf dem Nationalstrassennetz sind weder ökologisch noch wirtschaftlich geschweige denn sozial nachhaltig.

Deshalb erwartet der Strassenverkehrsverband vom Bund, dass er im Rahmen seines Zuständigkeitsbereichs dazu beiträgt, die Voraussetzungen für eine ökologische Nachhaltigkeit auch unter dem Aspekt des wirtschaftlichen und sozialen Nutzens für den einzelnen zu schaffen. Dazu gehört mit Blick auf die verbrauchsfördernde Wirkung von Engpässen in der Verkehrsinfrastruktur auch deren Beseitigung mittels Ausbau des Strassennetzes. Denn die Bereitstellung von bedarfsgerechten Strassen wird sich auf lange Frist unter dem Blickwinkel der Nutzenwirkungen als nachhaltig richtig und einer ökologisch, wirtschaftlich sowie gesellschaftlich ausgewogenen Nachhaltigkeit vorteilhaft erweisen.

b) Welche Rolle muss der Bund übernehmen?

Eine der zentralen Fragen, die sich betreffend SVT-CH 2010 stellen und insbesondere in der Leitidee aufgenommen werden, ist folgende: Welche Rolle muss der Bund übernehmen bzw. was kann von privaten Akteuren innerhalb gesetzlicher Rahmenbedingungen gelöst und ausgeführt werden? Unbestritten sind – wie hievore bereits erwähnt – die Potenziale, welche die Telematik zur Optimierung des Verkehrs besitzt. Inwieweit sich daraus jedoch staatlicher Handlungsbedarf ableiten lässt, steht auf einem anderen Blatt. Mit der gleichen Begründung, wie sie im vorliegenden SVT-Entwurf angeführt wird, könnten auch Eingriffe in die Produktion anderer Wirtschaftsgüter gerechtfertigt werden. An dieser Stelle sei daran erinnert, dass zentral gelenkte Planwirtschaften stets den folgenden Vorteil hervor gehoben haben: Mit der zentralen Steuerung könnten Reibungsverluste, Überproduktion etc. abgebaut bzw. die Güterproduktion optimiert werden. Das dem in Realität nicht so ist, hat mit aller Deutlichkeit der Zusammenbruch des real existierenden Sozialismus bewiesen.

Jeder Versuch, den Verkehr bzw. die Verkehrswirtschaft nach den gleichen Grundsätzen und Vorgaben – auch wenn dies mit Hilfe modernster Elektronik geschehen soll – steuern, lenken und beeinflussen zu wollen, muss u.E. unweigerlich fehlschlagen bzw. an den gleichen Geburtsfehlern wie die hievore genannte planwirtschaftliche Zielsetzung scheitern. Solange einem SVT-Leitbild des Bundes – umso mehr, als es explizit als Willensäusserung¹⁴ deklariert ist – ein Ansatz zu Grunde liegt, der dem Staat eine marktdominierende Rolle sowie eine Marktsteuerung zuordnen will, solange wird sich auch der Strassenverkehrsverband FRS in aller Form von derartigen bundesseitigen Willensäusserungen distanzieren.

Wir befürworten zwar eine zentrale Verkehrstelematik für die ganze Schweiz. Diese darf jedoch nicht vom Bund betrieben werden. Private Akteure sollen die Aufgabe in „Public Private Partnership“ übernehmen. Wir verlangen, dass der Bund einzig und allein die technischen Normen und Standards definiert sowie für die Kompatibilität der eingesetzten kantonalen oder überregionalen Systeme besorgt ist. Auf gar keinen Fall und unter gar keinen Umständen hat der Bund selber als Betreiber solcher Systeme aufzutreten. Diesbezüglich hat der Bund bei den Ei-

¹⁴ Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010, Entwurf, S. 6

senbahnen, der Telekommunikation und der Post keinen Erfolg gehabt. – Warum sollte ihm dies nun ausgerechnet bei der Verkehrstelematik gelingen?

Leitsatz 1: Multimodale Verkehrsinformation

Der Strassenverkehrsverband FRS ist mit diesem Leitsatz prinzipiell einverstanden. Ebenfalls befürworten wir die Aussage, dass die Verkehrsinformation zum Grundangebot des Verkehrssystems gehört. Dass die Verkehrsinformation jedoch von der öffentlichen Hand sichergestellt werden muss, „weil eine vollständige Privatisierung den Verlust einer flächendeckenden, die polizeilichen bzw. staatlichen Anliegen berücksichtigende Verkehrsinformation bewirken könnte“¹⁵, ist u.E. eine reine Behauptung. Das beste Gegenbeispiel dafür liefert die unter Mitwirkung des Automobil Club der Schweiz (ACS) und des Touring Club Schweiz (TCS) operierende Nationale Verkehrsinformationszentrale (VIZ). Insbesondere die Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit der Polizei sowie mit der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft bezüglich der Verkehrsinformation bzw. die kürzlich gemeinsam von TCS und SRG SSR idée suisse beschlossene VIZ-Neuorganisation zeigen deutlich, dass in diesem Bereich das Modell der hoheitlichen Zuordnung entbehrlich ist. Ein bestimmendes Qualitätsmerkmal der bestehenden VIZ ist es eben, dass sie keine Polizeifunkstation ist. Zu berücksichtigen gilt es im weiteren die Tatsache, dass bereits heute mehr als die Hälfte der eingehenden Meldungen von privaten Verkehrsteilnehmenden stammen.

Garant für die Qualität der Dienstleistung ist u.E. eine reibungslose Zusammenarbeit von gleichberechtigten Partnern, von denen jeder ein ureigenes Interesse an dieser Zusammenarbeit hat und daher auch sehr darauf bedacht ist, das bestehende Produkt laufend zu verbessern. Sobald diese Motivation bei einem der Partner fehlt, muss das Endprodukt zwangsweise zum Scheitern verurteilt sein.

Leitsatz 2: Nationale multimodale Verkehrslenkzentrale

Zwar befürwortet der Strassenverkehrsverband FRS im Prinzip eine nationale multimodale Verkehrslenkzentrale, bringt aber in bezug auf deren Ausgestaltung Vorbehalte an. Wer lenken will, benötigt u.E. Kriterien, nach denen gelenkt werden soll – insbesondere auch deshalb, weil lenken zuteilen heisst. Die entscheidende Frage lautet: Wer lenkt nach welchen Kriterien? Antworten darauf sucht man im Entwurf des SVT-CH 2010 vergeblich. Der Strassenverkehrsverband FRS fordert daher, dass in einer überarbeiteten Fassung eines SVT-CH 2010 auf diese Frage eine klare Antwort gegeben wird.

„Die Verkehrslenkzentrale erarbeitet Empfehlungen für die überregionale Verkehrslenkung.“¹⁶
Der Strassenverkehrsverband FRS unterstützt diesen Satz mit Nachdruck. Eine Verkehrszentrale

¹⁵ Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010, Entwurf, S. 20 ff

¹⁶ ebenda, S. 23

darf einzig und allein Empfehlungen im Sinne von Information, nie und nimmer aber (verpflichtende) Weisungen abgeben. Diese Empfehlungen müssen nationale Verbindlichkeit haben und dürfen unter keinen Umständen auf tieferen staatlichen Ebenen in Weisungen umgewandelt werden.

Leitsatz 3: Nationaler multimodaler Verkehrsdatenverbund

Mit der Schaffung eines nationalen multimodalen Verkehrsdatenverbundes kann sich der Strassenverkehrsverband FRS im Grundsatz einverstanden erklären, wobei auch diesbezüglich die hievorigen unter dem Titel „Leitidee“ bzw. in den Leitsätzen eins und zwei gemachten Überlegungen und Ausführungen hinsichtlich der Rolle des Staates ihre Gültigkeit haben. Dies umso mehr, als der nationale multimodale Verkehrsdatenverbund die Basis „für alle überregionalen Verkehrsinformationsdienste sowie für die nationale Verkehrslenkung“¹⁷ sein soll. Wenn der Bund glaubt, über das System der hoheitlichen Zuordnung bzw. Unterordnung ein marktkonformes System schaffen zu können, verkennt er die Innovationskraft des Marktes. Im Rahmen der Ausführungen zum so genannten Data Warehouse wird z.B. die bereits bestehende europäische Strasseninformationszentrale (ERIC) mit keinem Wort erwähnt.

Transportunternehmen sollen dem Verkehrsdatenverbund Basisdaten liefern. Diese Informationen dürfen keinesfalls von Kontrollbehörden zur Erstellung eines Fahrprofils, einer Auswertung der Arbeits- und Ruhezeitkontrollen gemäss Chauffeurverordnung (ARV), Geschwindigkeitskontrollen usw. missbraucht werden. Alle Informationen aus dem „Data Warehouse“ sollen auf Internet abrufbar sein. Dynamische Echtzeitdaten wie Luftschadstoffe und Lärm dürfen nicht als Basis für eine Verkehrsempfehlung herangezogen werden. Denn das Resultat ist sehr abhängig von der Standortwahl der Messung. Das Missbrauchspotenzial betroffener Regionen, eine Verkehrsverlagerung zu erwirken, wäre sehr gross.

Mit Blick auf einen grösstmöglichen Datenschutz verlangt der Strassenverkehrsverband FRS, dass bei Verkehrstelematik-Systemen in Analogie zum bestehenden Regime im Flugverkehr eine klare rechtliche Trennung zwischen dem Betriebs- und dem Kontrollbereich vorgenommen wird. Denn es ist u.E. aus Datenschutzgründen inakzeptabel, dass z.B. ein Autobahnbenützer bei der Einfahrt und der Ausfahrt registriert und in der Folge von der zuständigen Behörde auf Grund der zurückgelegten Strecke sowie der dafür benötigten Zeit wegen Überschreitens der signalisierten Tempolimits gebüsst werden könnte.

Leitsatz 4: Verkehrsbeeinflussungssysteme auf Hochleistungsstrassen

Mit sehr grossen Vorbehalten begegnet der Strassenverkehrsverband FRS so genannten Verkehrsbeeinflussungssystemen auf Hochleistungsstrassen. Verweisend auf die eingangs unter dem Titel „Grundsätzliche Bemerkungen“ angeführten detaillierten Erläuterungen lehnen wir jegliche

¹⁷ Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010, Entwurf, S.26

SVT-Anwendungen bzw. -Massnahmen, die eine Lenkung und/oder Kontrolle des Strassenverkehrs beabsichtigen, mit Vehemenz ab. In diesem Sinne verlangen wir, dass insbesondere auf Videoüberwachung gänzlich verzichtet wird. Wechselverkehrssignale für die Verkehrsleitung haben u.E. ausschliesslich der Hebung der Verkehrssicherheit bzw. der nachfragegerechten Bereitstellung der Verkehrsinfrastrukturen zu dienen. Sie dürfen keinesfalls an die Schadstoffbelastung geschweige denn an die Luftschadstoffprognose gekoppelt sein. Eine solche im Entwurf des SVT-CH 2010 postulierte Koppelung ist rein politisch motiviert, sachlich bzw. fahrzeugeitig jedoch deswegen nicht begründbar, weil ein jüngst veröffentlichter Buwal-Bericht¹⁸ deutlich macht, dass die Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs im Jahr 2020 wieder auf den Stand von 1955 und darunter gesunken sein werden. Dies, obwohl die Fahrleistungen aller Fahrzeugkategorien (ausser Mofas) seit 1950 kontinuierlich stark zugenommen haben und voraussichtlich weiter ansteigen.

Auch hier stellt sich wiederum (wie bereits in Leitsatz 2) die generelle Frage: Wer lenkt nach welchen Kriterien? Zu dieser Thematik heisst es im SVT-Entwurf unter Leitsatz 4: „So kann beispielsweise die Benutzung einzelner Fahrstreifen auf Abschnitten von Hochleistungsstrassen (inkl. Einfahrtsrampen, Brücken, Tunnels) für bestimmte Fahrzeug- oder Nutzerkategorien (z.B. nach Art der Ladung oder nach dem Besetzungsgrad von Personenwagen) zeitweise eingeschränkt werden.“¹⁹ Für den Schwerverkehr werden solche Massnahmen grosse Zusatzkosten und Umtriebe verursachen. Kostspielige LSVA-Zusatzkilometer und entsprechende Wartezeiten bei Beschränkungen werden die Arbeit der Transportunternehmen zusätzlich erschweren. Wenn in den Erläuterungen noch vom „Verzicht auf generelle dirigistische Massnahmen“²⁰ die Rede war, fragen wir uns allen Ernstes: Was anderes als staatlicher Dirigismus und Interventionismus sind denn derartige hievorige zitierte Beschränkungen bzw. Diskriminierungen? Widersprüchlicher geht es u.E. nun wirklich nicht mehr. Solange die Antwort auf die Frage „Wer lenkt nach welchen Kriterien?“ nicht klar vorliegt, kann der Strassenverkehrsverband FRS weder diesem Leitsatz im speziellen noch dem Entwurf eines SVT-CH 2010 im allgemeinen zustimmen.

Leitsatz 5: Weitere Systeme für Sicherheit und Umweltschutz

„Die Strassenverkehrstelematik soll dazu beitragen, das verkehrspolitische Sicherheitsziel zu erreichen, wonach das Todesfallrisiko durch Unfall nicht höher sein soll als das kleinste natürliche Sterberisiko.“²¹ Der Strassenverkehrsverband FRS kann sich mit dieser Zielsetzung und auch mit dem Leitsatz prinzipiell einverstanden erklären. Die Hebung der Sicherheit im Strassenverkehr und der persönlichen Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden unterstützen auch wir mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln.

¹⁸ Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1950 bis 2020, Nachtrag, Schriftenreihe Umwelt Nr. 255; Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal); Bern, April 2000

¹⁹ Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010, Entwurf, S. 30

²⁰ ebenda, S. 16

²¹ ebenda, S. 32

Mit dem erneuten Hinweis auf den hievor bereits erwähnten²² Buwal-Bericht und auf die sich in Entwicklung sowie z.T. im Einsatz befindenden neuen Technologien zur Emissions- und Treibstoffverbrauchsminderung bei Motorfahrzeugen stehen wir jeglicher staatlichen Intervention via Strassenverkehrstelematik hinsichtlich Umweltschutz skeptisch gegenüber.

Gegen ein Management der Ereignisdienste und des Transports gefährlicher Güter im Sinne der Sicherheit ist nichts einzuwenden. Es ist jedoch zu beachten, dass das Vertriebsnetz für gefährliche Güter sehr gross ist. Transportleistungen müssen meist sehr kurzfristig ausgeführt werden. Eine entsprechende Lenkung der Gefahrguttransporte über „optimale“ Transportwege wird in der Praxis nur durch die Transportunternehmer möglich sein. Kostenintensive LSVA-Zusatzkilometer müssten sonst dem Unternehmer rückvergütet werden.

Leitsatz 6: Effiziente und faire Verkehrskontrolle zugunsten der Verkehrssicherheit

Eine Einführung einer so genannt effizienten und fairen Verkehrskontrolle unter dem „Deckmantel“ der Verkehrssicherheit sowie von mehr Fairness im Strassenverkehr und eines umweltverträglicheren Verkehrsverhaltens lehnt der Strassenverkehrsverband FRS strikte ab. „Anwendungen für automatische Verkehrskontrollen (Enforcement) für die Prüfung der Einhaltung gesetzlicher Normen am Fahrzeug, an Ladung, Gewicht, Arbeits- und Ruhezeit und beim Verhalten im Verkehr“²³, gehen u.E. zu stark in Richtung Überwachungs- und Kontrollstaat und haben in unserer freiheitlich-pluralistischen Gesellschaft nichts verloren.²⁴

Leitsatz 7: Public Private Partnership

Die hievor genannte²⁵ Verkehrsinformationszentrale (VIZ) ist das beste Beispiel dafür, dass die so genannte Public Private Partnership bereits ohne das Dazutun bzw. die Einmischung des Bundes funktioniert. Für den Strassenverkehrsverband FRS ist deshalb die folgende Aussage im Leitsatz 7 inakzeptabel: „Zusammen mit Kantonen, Gemeinden, Verbänden, Transportunternehmen, Industrie etc setzt das UVEK eine Plattform für die Verkehrstelematik ein und leitet die Arbeiten an dieser Plattform.“²⁶ Es gibt keinen ersichtlichen Grund, warum sich der Staat als Leiter einer so genannten Plattform einsetzen will. Wir erlauben uns die Frage, wer denn ein Interesse daran haben soll, private Gelder zur Finanzierung von Beschaffung und Betrieb von Systemen zu sprechen, die entweder vollständig oder teilweise in den Aufgabenbereich der öffentlichen Hand fallen bzw. der hoheitlichen Überwachung des UVEK unterliegen. In diesem

²² siehe Bemerkungen zu Leitsatz 4

²³ Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010, Entwurf, S. 36

²⁴ siehe Bemerkungen auf S. 5

²⁵ siehe Bemerkungen zu Leitsatz 1

²⁶ Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010, Entwurf, S. 38

Bereich hat der Staat nach Auffassung des Strassenverkehrsverbands FRS höchstens die nötigen gesetzlichen Leitplanken und Rahmenbedingungen für die privaten Akteure zu setzen.

Leitsatz 8: Engagement des Bundes für die Umsetzung von SVT-Anwendungen

Der Strassenverkehrsverband FRS spricht sich zwar grundsätzlich für ein Engagement des Bundes für die Umsetzung von SVT-Anwendungen aus. Dies bedeutet aber nicht, dass der Bund damit eine „Carte Blanche“ bekommt. Das Engagement des Bundes hat sich auf das absolut Notwendigste zu beschränken. Dazu gehören Rahmenbedingungen, Normensetzung, Investitionsförderung und Konzessionserteilungen. Dass das UVEK mit den betroffenen Bundesämtern die Inhalte, die betriebliche Konzeption und den übergeordneten Einsatz der SVT-Anwendungen in einem Konzept und Sachplan des Bundes gemäss Raumplanungsgesetz Art. 13 festlegt, lehnt der Strassenverkehrsverband FRS ab. Wenn überhaupt eine solche Festlegung nötig sein sollte, dann muss diese mittels einer Spezialgesetzgebung des Bundes erfolgen, das heisst: Es müssen klare, aber minimale gesetzliche Grundlagen geschaffen werden, welche die vom Bund benötigten Kompetenzen konkretisieren und regeln. Immerhin befürworten wir, dass der kostenfressende Föderalismus auf technischem Gebiet durch Lockerung der kantonalen Kompetenzen auf rechtlichem Gebiet gebrochen wird. SVT-Anwendungen müssen mindestens überregional auf dem Hochleistungsstrassennetz national wirken können. Die heutige kantonale Zersplitterung muss beendet werden.

Leitsatz 9: Finanzierung

Im Grundsatz kann der Strassenverkehrsverband FRS diesen Leitsatz befürworten. Wir sprechen uns im Detail aber vehement gegen folgende Aussage aus: „Gleichzeitig lässt der Einsatz von SVT-Systemen erwarten, dass Neu- und Ausbauten der Strasseninfrastruktur zeitlich hinausgeschoben oder gar vermieden werden können.“²⁷ Dies sind u.E. politische Wunschvorstellungen. In keiner Art und Weise dürfen SVT-Systeme quasi zur Zauberformel empor stilisiert werden, die auf einen Schlag alle infrastrukturseitigen Verkehrsprobleme zu lösen vorgibt. Nach unserer Auffassung muss im Leitbild klar festgehalten werden, dass SVT-Anwendungen gemäss des von verschiedenen Untersuchungen prognostizierten Verkehrswachstums Neu- und Ausbauten der Strasseninfrastruktur weder zeitlich hinausschieben noch vermeiden können. Es gilt der Realität in die Augen zu schauen, nicht vor ihr die Augen zu verschliessen. Falls es trotz optimierender SVT-Massnahmen voraussehbar ist, dass die Strassenverkehrsinfrastruktur weiterhin überlastet sein sollte, muss deren Ausbau unverzüglich in Angriff genommen werden. In diesem Sinne unterstützt der Strassenverkehrsverband FRS mit voller Kraft die am 24. Januar 2001 mit 105'024 gültigen Unterschriften formell zustande gekommene Eidgenössische Volksinitiative

²⁷ Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010, Entwurf, S. 44

„Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“, die übrigens gemäss einer repräsentativen Umfrage²⁸ bei 52 Prozent der befragten Personen auf Zustimmung gestossen ist.

Ausserdem muss gewährleistet sein, dass keine „Luxus-Lösungen“ entstehen, die zwar den beteiligten Ingenieurbüros viel einbringen, aber nicht wirklich den Kundinnen und Kunden (lies Strassenbenützer) dienen. Wir wehren uns im übrigen nicht dagegen, wenn für echte und ausgewiesene Service-public-Leistungen Einnahmen aus der Mineralölsteuer zur Verfügung gestellt werden.

Leitsatz 10: Verkehrsnachfragebeeinflussung

Der Strassenverkehrsverband FRS lehnt eine Verkehrsnachfragebeeinflussung grundsätzlich und mit Vehemenz ab. Der Leitsatz 10 stellt innerhalb des Entwurfs eines SVT-CH 2010 einen absoluten Fremdkörper dar. Instrumente für die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage wie z.B. Road Pricing wurden bereits bei der Revision der Bundesverfassung ernsthaft diskutiert, stiessen dazumal jedoch auf grosse Opposition und fanden letztlich keine Aufnahme. Beim hievor erwähnten NFA tauchte das Road Pricing wiederum auf und musste in der Vernehmlassung eine neuerliche bittere Abfuhr hinnehmen. Nun wird versucht das Road Pricing im Entwurf eines SVT-CH 2010 unterzubringen. Wir erachten dies als eine unglaubliche Zwängerei seitens des Bundes bzw. der betreffenden Amtsstellen.

a) Grundsätzliche Bemerkungen zu Road Pricing

Der Strassenverkehrsverband FRS spricht sich angesichts der Zielvorstellungen der hievor bereits mehrmals erwähnten aktuellen UVEK-Departementsstrategie gegen die Einführung von Road Pricing aus. Es muss befürchtet werden, dass Road-Pricing-Abgaben dazu eingesetzt werden sollen, um einen Verkehrsverzicht herbeizuführen bzw. um den Modal Split zu beeinflussen. Zudem besteht bei der Festlegung des Abgabensatzes durch die öffentliche Hand ein Ermessensspielraum, der bislang nicht definiert worden ist. Im weiteren ist die Gefahr gross, dass Road Pricing als neues Fiskalinstrument missbraucht wird, um das Steuersubstrat der öffentlichen Hand zu erhöhen. Aus diesem Grund müsste vor der Einführung von Road Pricing die Privatisierung von Strassen unvoreingenommen geprüft werden.

Ausserdem gelangen die im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41 „Verkehr und Umwelt“ unter den Titeln „Road Pricing in der Schweiz“²⁹ sowie „Akzeptanz der schweizerischen Verkehrspolitik bei Volksabstimmungen und Vollzug“³⁰ gemachten umfangreichen Untersuchungen, Umfragen und Interviews bezüglich Akzeptanz zu deutlichen Ergebnissen: Road

²⁸ Gallup Tele-Omnibus, 19. Januar 2000, ISOPUBLIC, Institut für Markt- und Meinungsforschung, Schwerzenbach

²⁹ Road Pricing in der Schweiz; Akzeptanz und Machbarkeit möglicher Ansätze im Spiegel von Umfragen und internationaler Erfahrung; Report D11; Bern, 2000

³⁰ Akzeptanz der schweizerischen Verkehrspolitik bei Volksabstimmungen und im Vollzug; Bericht D12; Bern, 2000

Pricing wird im Ausland wie auch in der Schweiz mehrheitlich mit Skepsis und Ablehnung begegnet, wenn damit direkter Einfluss auf die Verkehrsnachfrage und die Verkehrsmittelwahl genommen werden soll. Im Grundsatz wird die eigentliche Umsetzung des Verursacherprinzips zwar akzeptiert, aber bei der Konkretisierung von Massnahmen (z.B. Road Pricing) stösst diese Umsetzung auf Widerstand. Ebenfalls auf eine sehr geringe Akzeptanz stösst eine Einschränkung der Mobilität. Aus dem zweiten hievor genannten Forschungsbericht geht auf der Basis der Untersuchung von 27 eidgenössischen und 102 kantonalen Abstimmungen ausserdem ganz klar hervor, dass eine vom Stimmvolk getragene nachhaltige Verkehrspolitik die Begrenzung des Individualverkehrs – mit Ausnahme des Schwerverkehrs – auf der Strasse klar ablehnt. Beim Schwerverkehr zeigt sich, dass durch die Einführung der LSWA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) eine Verlagerung des Güterverkehrs – wie im Kapitel „Grundlagen“³¹ erwähnt – nicht erreicht wird.

Gesetzt den Fall, Strassenbenützungsgebühren würden tatsächlich eingeführt, beantragen wir, dass die folgenden Bedingungen erfüllt sein müssen:

- Schaffung einer verfassungsrechtlichen Grundlage;
- Ständige Transparenz für den Strassenbenützer bezüglich Abgaben, die er zu bezahlen hat;
- Angebot an alternativen Strassenrouten, die vom Road Pricing befreit sind;
- Dem die Road-Pricing-Abgaben bezahlenden Strassenbenützer muss ein Gegenwert geboten werden – z.B. eine bessere Strasseninfrastruktur;
- In jedem Fall müssen die Einnahmen aus dem Road Pricing zweckgebunden für den privaten Strassenverkehr verwendet werden;
- Auch der öffentliche Verkehr, der das Strassennetz benützt, muss in das Road Pricing integriert werden;
- Verzicht auf alle anderen Formen von Abgaben für die Strassenbenützung.

Vor der Durchführung von Road-Pricing-Versuchen muss klar sein, warum überhaupt ein Bedarf nach neuen Strassenbenützungsgebühren besteht. Hierbei muss auf alle Fälle die Zieldiskussion geführt werden. Zur Zeit erachtet der Strassenverkehrsverband FRS weder Staus noch die Umweltqualität als ausreichenden Bedarfsnachweis für Road-Pricing-Vorhaben jeglicher Art.

³¹ Strassenverkehrstelematik (SVT-CH 2010), Erläuterungsbericht zum Entwurf, S. 17

V. Schlussbemerkungen

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Sowohl die Ausübung des Berufes als auch die Freizeitgestaltung erfordern räumliche Mobilität. Es ist eine nicht abzustreitende oder gar umkehrbare Tatsache, dass die zunehmenden Entfernungen zwischen Arbeitsplatz und Wohnort sowie der Anstieg der Freizeitaktivitäten und Urlaubsreisen dazu führen, dass die Menschen immer mehr Zeit in Verkehrsmitteln verbringen. Im weiteren sind Arbeitsteilung und Handel verantwortlich dafür, dass die Mobilität von Personen und Gütern zu einem entscheidenden ökonomischen Faktor geworden ist. Dabei haben der Strassengüterverkehr und der produktionsorientierte Individualverkehr 1995 in der Schweiz gemäss einer wissenschaftlichen Studie³² externe Nutzen in der Höhe von 27 Milliarden Franken bewirkt. Demnach hängt die Stärke der schweizerischen Volkswirtschaft zu mehr als sieben Prozent von der Entwicklung des Strassenverkehrs ab. Ein effizienter, schneller und kostengünstiger Transport trägt in dieser Hinsicht zur Sicherung und zum Fortkommen des helvetischen Wirtschaftsstandorts sowie zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wohlfahrt bei.

In diesem Sinne ist sich der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS durchaus bewusst und weist nochmals darauf hin, dass angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens die Gestaltung der Verkehrsprozesse in den kommenden Jahrzehnten zu einem Schlüssel der Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft wird. Von dieser Gestaltung hängen die Landes-, Regional- und Stadtentwicklung ebenso ab wie die künftigen Formen der nationalen und internationalen Arbeitsteilung. In diesem Sinne sind nach Auffassung des Strassenverkehrsverbands FRS mit der Verkehrstelematik grundsätzlich folgende übergreifende und politisch wertneutrale Ziele anzuvisieren:

- Effiziente Nutzung der Fahrzeuge und Fahrwege;
- Beschleunigung und Verbesserung der Qualität des Transports von Personen und Gütern;
- Verknüpfung und Koordination der Verkehrsträger in intermodalen Transportketten;
- Kostensenkung im öffentlichen Personenverkehr und im Güterverkehr durch Automatisierung;
- Sichere Gestaltung des Verkehrs durch Optimieren des Verkehrsflusses und durch Automatisierung.

³² Baum/Kurte, in: „Abschätzung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Strassenverkehrs in der Schweiz“, Untersuchung im Auftrag der Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure (VSAI), Köln 2000

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Präsident

Der Generalsekretär

Claude Gay-Crosier

Hans Koller