

# Untaugliches Instrument

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS weist den Entwurf eines Sachplans Strasse mit dem Begehren zurück, diesen grundlegend zu überarbeiten. Dabei müssen alle relevanten Artikel der Bundesverfassung und der Zielartikel des Raumplanungsgesetzes, die für den Fortbestand und die Steigerung der Wohlfahrt von Bevölkerung und Gesellschaft sowie für die Entwicklung der Wirtschaft von relevanter Bedeutung sind, in ausgewogenem Mass mitberücksichtigt werden. Ausserdem wird beantragt, dass der Bundesrat den Sachplan Strasse keinesfalls genehmigt, bevor Volk und Stände nicht über die eidgenössische Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ bzw. über deren direkten Gegenvorschlag an der Urne befunden haben.

Der Sachplan Strasse (Sastra) und dessen Grundsätze für eine nachhaltige Planung und Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zielen in die falsche Richtung. Sie tragen weder den heutigen Realitäten und den daraus resultierenden Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung noch dem Wettbewerbsgedanken unter den Verkehrsträgern und -mitteln ausreichend Rechnung. Vielmehr sind sie beseelt von ideologischen und dirigistischen Vorgaben, die unter anderem auch vor staatlichen Eingriffen in die freie Verkehrsmittelwahl nicht zurückschrecken.

Zum einen soll beim Personenverkehr die vom Verkehrsdepartement seit Jahren betriebene und vom Strassenverkehrsverband FRS mehrfach kritisierte Politik nicht nur fortgeschrieben, sondern neu auch behördenverbindlich festgeschrieben werden. Zum andern wird beim Güterverkehr – insbesondere jenem im Transit über die Alpen – weiterhin stur an der eingeschlagenen Politik, die der FRS in ihrer Umsetzbarkeit und Problemlösungsfähigkeit als bereits gescheitert beurteilt, festgehalten. Insofern ist der vorliegende Sachplan Strasse ein untaugliches Instrument, um den Rahmen für die Realisierung von Vorhaben bzw. die Beurteilung künftiger Infrastrukturplanungen zu bilden. Ebenso wenig ist er imstande, einen bedarfsgerechten Beitrag an die bestehenden sowie künftigen Verkehrsprobleme der Schweiz zu leisten.

Obschon der Strassenverkehrsverband FRS im Sastra-Entwurf durchaus auch brauchbare Ansätze ausmacht, ist er mit der vorliegenden Fassung nicht einverstanden. Dies letztlich deshalb, weil sie sich an realitätsfremden und wettbewerbsfeindlichen Grundsätzen orientiert. Insbesondere betrifft dies das vorgeschlagene Bundesstrassennetz, dessen strategische Zielrichtung durch die teils sachfremden Grundsätze der UVEK-Verkehrsinfrastrukturpolitik geprägt ist.

## Zentrales Anliegen: Freie Wahl der Verkehrsmittel

Der Strassenverkehrsverband FRS lehnt die im Sastra-Entwurf festgeschriebene Verkehrspolitik ab, die auf einer Überinterpretation des Zweck-, des Nachhaltigkeits- und des Alpenschutzartikels beruht. Der FRS plädiert für eine Verkehrspolitik,

- die sich an den verfassungsmässigen Grundsätzen der Wirtschaftsfreiheit, der Handlungsfreiheit und der Bewegungsfreiheit orientiert,
- die die staatlichen Eingriffe auf die ausdrücklichen verfassungsmässigen Kompetenz- und Zuständigkeitsnormen beschränkt
- und die die Vielzahl der deklamatorischen, programmatischen Verfassungsbestimmungen betreffend Wohlfahrt, Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft, usw. als gleichwertig respektiert.

Zentrales Anliegen des Strassenverkehrsverbands FRS ist, dass die Verkehrspolitik für die schweizerische Bevölkerung die freie Wahl der Verkehrsmittel anerkennt, wie dies im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union verankert ist. Voraussetzung hierfür ist eine nachfrageorientierte Ausgestaltung der Verkehrspolitik, wie sie die von den Strassenverkehrsverbänden eingereichte eidgenössische Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ (avanti-Initiative) beinhaltet.

Dieses Volksbegehren liefert nicht nur im Bereich der Infrastrukturprobleme einen substantiellen Beitrag an die Lösung der bestehenden und kommenden Verkehrsprobleme, sondern führt auch wieder weg von einer nichtbedarfsgerechten Bevorzugung des einen oder anderen Verkehrsträgers und -mittels. Die Bevorzugung der Schieneninfrastruktur und des so genannten Langsamverkehrs bzw. die praktizierte Vernachlässigung der Strasse und des motorisierten Individualverkehrs sind kein Lösungskonzept für die Verkehrsprobleme der Zukunft. Die avanti-Initiative orientiert sich deshalb klar am Wettbewerbsgedanken im Verkehr.

Diese Auffassung teilt offenbar auch die Mehrheit des Nationalrats, der am 11. Dezember 2002 die zentralen Anliegen der avanti-Initiative aufgenommen und in einem neuen direkten Gegenentwurf weiterentwickelt hat. Daraus ergeben sich geänderte Prämissen für die Weiterbearbeitung des Sachplans Strasse. Dem Bundesrat wird dringend empfohlen, den Ausgang der Volksabstimmung über die avanti-Initiative bzw. deren direkten Gegenvorschlag abzuwarten, bevor er seinen behördenverbindlichen Sachplan Strasse verabschiedet.

Bern, den 11. März 2003