

Konsultation zum Entwurf eines Sachplans Verkehr abgeschlossen

Für den FRS zentral ist die freie Verkehrsmittelwahl

Die Konsultationen zum neuen Entwurf eines Sachplans Verkehr sind beendet. Voraussichtlich im März des nächsten Jahres soll der Bundesrat den verkehrsträgerübergreifenden Sachplan genehmigen. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS ist mit der jetzigen Version des Sachplans Verkehr zwar grundsätzlich einverstanden; allerdings vermisst er in diesem behördenverbindlichen Strategiepapier noch immer zentrale Grundsätze und wesentliche programmatische Aussagen wie z.B. die freie Wahl der Verkehrsmittel.

Im September 2003 – nach Auswertung der Vernehmlassung zu den beiden Entwürfen eines Sachplans Strasse (Konzeptteil) sowie eines Sachplans Schiene/öV (Konzeptteil) und vor der Volksabstimmung über den direkten Gegenentwurf zur Avanti-Initiative (Februar 2004) – hat das Verkehrsdepartement (Uvek) entschieden, auf die Vorlage eines verkehrsträgerübergreifenden Sachplans Verkehrs hinzuarbeiten. Bis Mitte November 2005 wurden die Kantone zu einem entsprechenden Entwurf konsultiert und konnten diesbezüglich ihre Stellungnahmen abgeben.

Ende September des laufenden Jahres hat eine Informations- bzw. Aussprache-Veranstaltung zum Entwurf eines Sachplans Verkehr (Teil Programm) zwischen den Bundesämtern für Strassen (Astra), für Raumentwicklung (ARE) sowie für Verkehr (BAV) und verschiedenen Organisationen – darunter auch der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS – stattgefunden. Im Nachgang zu dieser Veranstaltung hat der Strassenverkehrsverband FRS angesichts der grossen Bedeutung der Vorlage für den privaten Strassenverkehr zuhanden des ARE zusätzlich seine schriftliche Stellungnahme eingereicht.

Fehlen zentraler Grundsätze und wesentlicher programmatischer Aussagen

In seiner Eingabe hält der Strassenverkehrsverband FRS fest, dass im Sachplan Verkehr gegenwärtig die folgenden zentralen Grundsätze fehlen, und er verlangt, dass diese noch aufgenommen werden.

- Die Verkehrs(infrastruktur)politik orientiert sich an den verfassungsmässigen Prinzipien der Wirtschafts-, der Handlungs- und der Bewegungsfreiheit.
- Die Verkehrspolitik beschränkt die staatlichen Eingriffe auf die ausdrücklichen verfassungsmässigen Kompetenz- und Zuständigkeitsnormen.

- Die Verkehrs(infrastruktur)politik respektiert die Vielzahl der deklamatorischen, programmatischen Verfassungsbestimmungen betreffend Wohlfahrt, Umwelt, Wirtschaft, Gesellschaft, usw. als gleichwertig.

Kategorisch lehnt der Strassenverkehrsverband FRS hingegen eine Verkehrs-(infrastruktur)politik ab, die auf einer Überinterpretation des Zweck-, des Nachhaltigkeits- und des Alpenschutzartikels (Artikel 2, 73 und 84 der Bundesverfassung) beruht.

Im Weiteren vermisst der Strassenverkehrsverband FRS im Sachplan Strasse derzeit wesentliche programmatische Aussagen. Er fordert, dass diese noch eingefügt werden. Zusammengefasst lauten die fehlenden Aussagen wie folgt:

- Der Verkehr und damit auch die Verkehrsinfrastrukturen sind Teile der Wirtschaft.
- Nach Massgabe der Bundesverfassung (BV) herrscht zwischen den Verkehrsträgern ein fairer Wettbewerb. Dies bedeutet nicht nur, dass Strasse und Schiene über gleiche lange Spiesse verfügen müssen, sondern auch, dass deren Nachhaltigkeitsbeurteilung durch die Behörden gleichermaßen erfolgt. Externe Kosten und Nutzen wären demnach nicht nur dem Strassenverkehr mit Blick auf die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der Schiene anzulasten. Vielmehr müssten sie auch bei einer Bilanzierung des öffentlichen Verkehrs miteinbezogen werden.
- Die Konkurrenz unter den einzelnen Verkehrsträgern und innerhalb der einzelnen Leistungserbringer ist ein wesentliches Merkmal der sozialen Marktwirtschaft. Auch diesbezüglich gilt: Die Beurteilung der Verkehrsträger muss aufgrund gleicher Kriterien erfolgen.
- Im Mobilitätsbereich muss das Angebot (Verkehrsinfrastrukturen) der Nachfrage der Verkehrsteilnehmenden (Marktbedürfnisse) Rechnung tragen. Die Mobilitätssteuerung durch Zwangsmassnahmen wird abgelehnt. Hierzu fehlt
 - ausser für den alpenquerenden Transitgüterverkehr von Grenze zu Grenze
 - jegliche verfassungsmässige Grundlage.
- Die freie Wahl der Verkehrsmittel ist geltendes Recht, weil sie verfassungsrechtlich vorausgesetzt wird und im Landverkehrsabkommen Schweiz–EU explizit verankert ist.
- Die Netzfunktionalität, Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrsinfrastrukturen sind zu gewährleisten.
- Schäden, die aus der Mobilität entstehen, sind zu reduzieren, ohne die Mobilität einzuschränken.

Wirtschaftliche Bedeutung der Mobilität und der Verkehrsinfrastrukturen

Der Strassenverkehrsverbands FRS stellt fest, dass es dem Sachplan Verkehr momentan an einem Kapitel mangelt, das sich eingehend mit der wirtschaftlichen

Bedeutung der Mobilität im Allgemeinen und den Verkehrsinfrastrukturen im Speziellen befasst. Tatsache ist, dass Mobilität sowie geordnete Mobilitätsentfaltung Voraussetzung und Mittel der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung unseres Landes sind. Funktionierende, sichere und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen sind deshalb Grundlage für wirtschaftliches Wachstum, Wohlstand und sozialen Frieden. Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz trägt durch seine Verästelung in die peripheren Landesteile und die Berggebiete (insbesondere via Strasse) zudem zu einer ausgewogenen Siedlungsentwicklung bei und erlangt damit auch eine wichtige staats- und regionalpolitische Bedeutung.

Im Erläuterungsbericht zur Revision der Signalisation des nicht motorisierten Individualverkehrs (Langsamverkehr) hat das Uvek dessen wirtschaftliche Relevanz, insbesondere im Bereich der Freizeit und des Tourismus, bereits beziffert: Demnach werden im Veloland Schweiz allein auf den nationalen Routen jährlich etwa 100 bis 150 Millionen Franken umgesetzt. Dies entspricht rund einem Franken pro Personenkilometer (Pkm). Beim Wandern sind es sogar Fr. 3.75 pro Pkm. Der Strassenverkehrsverband FRS fordert, dass das Uvek die wirtschaftliche Bedeutung des motorisierten Privatverkehrs ebenfalls eruiert und in Franken pro Pkm bzw. pro Tkm (Tonnenkilometer) ausweist.

Die Mobilität ermöglicht nicht nur Kontakte und Erholung, sondern fördert auch die Arbeitsteilung und damit das Wirtschaftswachstum. Diese unersetzbare und vorrangige Rolle der Mobilität ist mit Blick auf die Erhaltung und Entwicklung jeder wirtschaftlichen Tätigkeit hervorzuheben. Ansonsten wäre der Umkehrschluss zu ziehen, dass künftig auf ein wirtschaftliches Wachstum aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen verzichtet werden sollte. Eine entsprechende Schlussfolgerung liesse sich allerdings kaum mit dem Nachhaltigkeitsprinzip, das der Bund üblicherweise als Entwicklungs- und Verhaltensmaxime postuliert, vereinbaren.

Freie Verkehrsmittelwahl und Wettbewerb unter den Verkehrsträgern

Für den Strassenverkehrsverband FRS bildet die freie Wahl der Verkehrsmittel eine zweckmässige Basis, um die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft zu befriedigen. Dieser Grundsatz ist zudem Richtschnur für die Verbesserung der Mobilität auf der Strasse, der Schiene, dem Wasser und in der Luft. Wird der Grundsatz der freien Verkehrsmittelwahl beachtet, können durch die Anwendung neuer Technologien das Wachstum der Schweizer Wirtschaft gesichert und gleichzeitig Umwelt sowie (Energie-) Ressourcen geschont werden.

Die BV kennt keine staatlich verordnete Verkehrsteilung zwischen den Verkehrsträgern (Strasse, Schiene, Wasser und Luft) im Sinne einer allgemeinen

positiv-rechtlichen Vorschrift. Im Gegenteil: Die BV nimmt bewusst Abstand von Zwangsmassnahmen und geht vom Wettbewerb unter den verschiedenen Verkehrsträgern aus. Die BV garantiert dem Individuum und der Wirtschaft die freie Wahl der Verkehrsmittel. Einzige Ausnahme ist der Alpenschutzartikel (Art. 84 BV), der sich allerdings explizit auf den alpenquerenden Gütertransit-schwerverkehr von Grenze zu Grenze bezieht. Diesem Aspekt muss sowohl bei der Verkehrs(infrastruktur)politik wie auch bei der künftigen Verkehrsverlagerungspolitik Rechnung getragen werden.

Fazit: Die schweizerische Verkehrs(infrastruktur)politik hat die freie Wahl der Verkehrsmittel anzuerkennen. Diese ist bekanntlich auch im Landverkehrsabkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweiz und der Europäischen Union verankert.

Funktionierende Verkehrsnetze, leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen

Der Strassenverkehrsverband FRS verlangt ausserdem, dass der Bund die wesens- und bedarfsgerechte Entfaltung der Verkehrsträger und -mittel sowie die Entwicklung leistungsfähiger und sicherer Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen seiner Zuständigkeiten sowie der verfassungsrechtlichen Möglichkeiten fördert. Ebenfalls hat der Bund die Netzfunktionalität dieser Verkehrsinfrastrukturen sicherzustellen.

Diesbezüglich geht es darum, funktionierende Verkehrsnetze – insbesondere entlang stark belasteter Verkehrskorridore sowie in Agglomerationen – zu gewährleisten. Die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sind dabei optimal zu nutzen sowie bedarfsgerecht und gezielt auszubauen. Letzteres primär dort, wo Kapazitätsengpässe bzw. Netzdefizite auftreten und dadurch die Netzfunktionalität der Verkehrsinfrastrukturen gegenwärtig und in Zukunft nicht mehr garantiert ist.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS (Fédération Routière Suisse) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. Der Strassenverkehrsverband FRS umfasst rund 40 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Die wichtigsten FRS-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).

Bern, den 25. November 2005