

Wettbewerb im Verkehr

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat die AVANTI-Initiative bzw. den direkten Gegenentwurf des Bundesrats ins Zentrum seiner 57. Mitgliederversammlung, die im Restaurant „Zum Äusseren Stand“ in Bern über die Bühne ging, gerückt. FRS-Präsident Claude Gay-Crosier nahm Stellung zu wesentlichen Aussagen der bundesrätlichen Botschaft. In seinem Gastreferat befasste sich Prof. Martin Lendi mit Fragen der Verkehrspolitik aus Sicht des Rechts.

In seiner Eröffnungsansprache stellte der Präsident des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS, Claude Gay-Crosier, fest, dass „wesentliche Aussagen der Botschaft zur AVANTI-Initiative von akutem Gedächtnisschwund gepaart mit selektivem Wahrnehmungsvermögen zeugen“. Dies führte der FRS-Präsident anhand von einigen für ihn zentralen Punkten aus. Einer davon betraf die Koordinierte Verkehrspolitik: Während in der Frage des Alpenschutzes bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit auf den entsprechenden Volksentscheid verwiesen werde, habe das UVEK die Ablehnung der Verfassungsgrundlage für eine Koordinierte Verkehrspolitik nie verwunden. Nur so lasse es sich erklären, dass heute sogar in einer bundesrätlichen Botschaft unter Berufung auf den Volkswillen einer Koordinierten Verkehrspolitik das Wort geredet werden könne. „Das ist“, konstatierte Gay-Crosier, „nicht nur Geschichtsklitterung, es ist vielmehr eine bewusste Provokation.“

Unter einem weiteren Punkt ging der FRS-Präsident auf die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen ein. Als „peinlich“ bezeichnete er den Vorwurf, die AVANTI-Initianten würden nichts zu deren Lösung beitragen. Es sei schliesslich das UVEK gewesen, das sich über ein Jahrzehnt lang prioritär am alpenquerenden Transitverkehr und der LSVA ausgerichtet und den Agglomerationsverkehr stets stiefmütterlich behandelt habe. Die Strassenverkehrsverbände hingegen hätten bereits vor mehreren Jahren auf die dort täglich wachsenden Verkehrsprobleme hingewiesen. Aufschlussreich sei in diesem Zusammenhang auch die Konsultation der zum Credo erhobenen neuen UVEK-Departementsstrategie aus dem Jahr 2000. Eigenartigerweise sei darin der Agglomerationsverkehr mit keinem Wort „als die neue, alles entscheidende, verkehrspolitische Herausforderung“ bezeichnet.

Zweiter Gotthard-Strassentunnel: Neue Studie – neue Erkenntnisse

Die ersten Resultate einer neuen wissenschaftlichen Studie zum Ausbau des A2-Abschnitts zwischen Erstfeld und Airolo beweisen laut Gay-Crosier, dass sich die Verkehrszunahme aufgrund einer zweiten Röhre in engen Grenzen hält: Das vom

UVEK gerne vorgebrachte Argument, der Stau verlagere sich in die Agglomerationen Luzern oder Lugano, werde somit auch durch regelmässiges Wiederholen nicht wahrer.

Die Forderung nach einem zweiten Strassentunnel am Gotthard ergebe auch aus volkswirtschaftlicher Sicht Sinn. Wenn man die zu erwartenden Staustunden am Gotthard mit der üblichen Bewertungsmethode hochrechne, dann würden die volkswirtschaftlichen Kosten der Gotthard-Staus je nach Verkehrsentwicklung bei 15 bis 70 Millionen Franken jährlich liegen. Künftig könnten sie im Extremfall sogar 270 Millionen Franken pro Jahr erreichen. Die heutigen Kosten für die Staus am Baregg würden mit rund 10 Millionen Franken beziffert; jene am Gotthard schlugen derzeit mit rund 30 Millionen Franken zu Buche. Der künstliche Engpass am Gotthard gehe also gehörig ins Geld. „Wer sich nur an die klaren Zahlen und Fakten hält“, sagte der FRS-Präsident, „der gelangt zu einem deutlichen Schluss: Das unselige Nadelöhr ist endlich auszubauen.“

Erfreut zeigte sich Gay-Crosier darüber, dass der Bundsrat den Grundsatzartikel der AVANTI-Initiative buchstabengetreu übernommen hat. Somit verliere die ohne verfassungsrechtliche Grundlage vorgenommene Bevorzugung der Schieneninfrastruktur bzw. die Vernachlässigung der Strasse ihre Basis. Die AVANTI-Initiative orientiere sich auch im Verkehr klar am Wettbewerbsgedanken. Die Modalsplit-Frage, will heissen die Allokationsfrage, müsse über den Wettbewerb und somit über den Markt gelöst werden.

Stiefmütterliche Behandlung des Verkehrsrechts

In seinem Gastreferat mit dem Titel „Verkehrspolitik – rechtlich inspiriert“ setzte sich Prof. Martin Lendi mit Fragen der Verkehrspolitik aus Sicht des Rechts auseinander. Das Verkehrsrecht als Teil der Rechtsordnung werde auffallend stiefmütterlich behandelt, sagte Lendi. „Nicht das bessere Recht wird in den Debatten gesucht; das Pokern um Ziele und Anreize, das Ringen um Zeitgewinn und das Präjudizieren des Langfristigen rücken in den Vordergrund.“ Dies sei besonders spürbar „rund um die Verkehrspolitik des Dosierens und Schnürens des Engpasses am Gotthard“. Lendi unterstrich, dass es keinesfalls hinreichend sei, „die verkehrspolitischen Probleme gleichsam am Transitverkehr, an der zweiten Röhre am Gotthard und am Dosierungssystem zur polizeilichen ‚Meisterung‘ der langfristigen Sicherheitsprobleme abzuhandeln und einzig vor dem Hintergrund der Alpeninitiative – mit dem Background der Alpenkonvention – zu diskutieren“.

Hinter der rechtlich geltenden Grundordnung stehe „das Konzept einer auf Dauer tragbaren Mobilität, der Wettbewerbsexposition des Verkehrs, der freien Wahl der Verkehrsmittel und der freien Zugänglichkeit zum Angebot des öffentlichen Verkehrs, der Sicherstellung der Verkehrsnetze des öffentlichen und privaten Verkehrs und der Integration der Planung von Bau und Betrieb des Verkehrs in die Anforderungen der Raumordnung und des Umweltschutzes“.

Der Entwurf einer kohärenten und grundsätzlichen Verkehrspolitik, betonte Lendi, stehe noch aus. Es mangle an breiten, ausreichend differenzierten Zielansprachen und an Hinweisen auf konfliktregelnde Prinzipien, um Widersprüche zwischen rechtlichen Vorgaben für Verkehr und Umwelt usw. zu meistern.