

Herrn  
Dr. Max Friedli  
Direktor  
Bundesamt für Verkehr BAV  
CH-3003 **Bern**

Bern, 15. März 2010

## **Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene**

### **Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

---

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

**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 30 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, Auto Gewerbe Verband Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir erlauben uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen –, im Rahmen des kantonalen Anhörungsverfahrens betreffend den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) Stellung zu nehmen, und äussern uns wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann den vorliegenden SIS-Entwurf grundsätzlich gutheissen. Wir verlangen allerdings, dass der Sachplan Verkehr so rasch als möglich auch mit einem Teil Infrastruktur Strasse ergänzt wird – dies nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass der strassengebundene öffentliche Verkehr (öV), der in Städten und Agglomerationen als ausgesprochenes Massentransportmittel einen unverzichtbaren Bestandteil des Mobilitätsangebots ausmacht<sup>1</sup>, vom SIS nicht erfasst wird.**

---

<sup>1</sup> Der strassengebundene öV leistete im Jahr 2007 gemäss Bundesamt für Statistik (BFS, T 11.3.2.2) zwar lediglich rund 23 Prozent aller Personenkilometer im öV, beförderte mit 1'256 Millionen Personen aber die doppelt so grosse Passagiermenge wie die Eisen- und Spezialbahnen (Zahnrad-, Standseil- und Luftseilbahnen) zusammen (623 Mio. Personen).

## **I. Grundsätzliche Bemerkungen**

**strasseschweiz** ist mit dem vorliegenden Entwurf eines SIS im Grundsatz einverstanden. Er gibt in der Tat insbesondere einen ausgezeichneten Überblick über die Grundsätze für die Planung der Schieneninfrastruktur, die Konzepte zu deren Weiterentwicklung und vor allem auch über die räumliche Einordnung konkreter Vorhaben (u.a. samt Konzept, Stand der Beschlussfassung und Finanzierung sowie der Koordination).

Aufgrund der Tatsache, dass „die Strasse – soweit sie für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse von Belang ist – nicht erfasst wird“<sup>2</sup>, und Bezug nehmend auf die Aussage, wonach „die Belange des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des Langsamverkehrs und der Luftfahrt in separaten Umsetzungsteilen behandelt werden“<sup>3</sup>, sowie unter Verweis auf die Abbildung 1<sup>4</sup> verlangen wir, **dass der Sachplan Verkehr so rasch als möglich mit einem Teil Infrastruktur Strasse ergänzt wird, der die geltenden Ziele, Grundsätze und Prioritäten für den Verkehrsträger Strasse konkretisiert.**

Solange dieser geforderte Teil Infrastruktur Strasse nicht auf dem Tisch des Hauses liegt, ist u.E. eine seriöse und umfassende raumwirksame sowie verkehrs- und finanzpolitische Koordination der Infrastrukturen beider Landverkehrsträger nicht umsetzbar. Mit anderen Worten: Der Teil Infrastruktur Schiene für sich allein muss mit Blick darauf, dass derzeit kein Teil Infrastruktur Strasse vorliegt, Stückwerk bleiben.

Dass zurzeit lediglich der Entwurf eines SIS zur Diskussion gestellt wird, ist ferner – auch begrifflich – nicht ganz kongruent mit der offiziellen Verkehrspolitik des Bundes. In den entsprechenden Faktenblättern ist nämlich die Rede davon, dass „der Sachplan Verkehr der Koordination dient“ sowie zum einen aus dem strategischen Teil „Programm“, der alle Verkehrsträger betrifft, bestehe und zum anderen die Umsetzungsteile „Strasse“ sowie „Schiene / öffentlicher Verkehr“ umfasse.<sup>5</sup>

Die rasche Entwicklung eine Umsetzungsteils Infrastruktur Strasse ist umso wichtiger, als zum heutigen Zeitpunkt insbesondere die Konzepte und die Finanzierung zahlreicher Schieneninfrastruktur-Vorhaben offen bzw. deren räumliche Koordinationsanweisung ausstehend sind.<sup>6</sup> Diesbezüglich ist eine vorgängige Koordination mit dem Verkehrsträger Strasse unbedingt erforderlich. Diese ist u.E. allerdings nur dann durchführbar, wenn Klarheit über Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Nutzung der Strasseninfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung herrscht.

---

<sup>2</sup> Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, 2009: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, 30. November 2009, Bern, S. 1

<sup>3</sup> a.a.O., S. 2

<sup>4</sup> a.a.O., S. 3

<sup>5</sup> Faktenblätter zur Verkehrspolitik des Bundes, UVEK, 11-2009, S. 75

<sup>6</sup> Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, 2009: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, 30. November 2009, Bern, S. 40 ff.

## II. Detailbemerkungen

Gemäss SIS-Entwurf hat sich der Bund zum Ziel gesetzt, eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Dieses Ziel könne nur erreicht werden, wenn der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht werde. Deshalb stelle der Bund eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur bereit.<sup>7</sup>

Dieser Aussage müssen wir klar widersprechen. Sinn und Zweck einer nachhaltigen Mobilität erschöpfen sich nie und nimmer einzig und allein in der Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr. Darin widerspiegelt sich vermutlich in erster Linie das Wunschenken des Bundesamts für Verkehr (BAV).

Gemäss seiner offiziellen Strategie verfolgt das UVEK in der Verkehrspolitik das Ziel einer nachhaltigen Mobilität, welche die ökologische, die wirtschaftliche sowie die soziale Nachhaltigkeit gleichermaßen berücksichtigt. Unter wirtschaftlicher Nachhaltigkeit wird dabei z.B. verstanden, dass „die Volkswirtschaft auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist, und der Bund den Wettbewerb im Verkehr und die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger fördert“<sup>8</sup>. Schon allein aufgrund dieser Aussage kann die im SIS-Entwurf dargestellte Zielsetzung der nachhaltigen Mobilität, namentlich die ausschliessliche Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr, nicht den wirklichen Tatsachen entsprechen.

Im Weiteren wird im vorliegenden Anhörungsentwurf festgehalten, „dass gut erschlossene Haltestellen eine Siedlungsverdichtung entlang der Verkehrslinien begünstigen“. Auf diese Weise könne Zersiedelungstendenzen entgegen gewirkt werden.<sup>9</sup> Dies mag zwar so gesehen stimmen, greift allerdings u.E. zu kurz, da bereits die Verkehrslinie an sich zur Zersiedlung beiträgt. Der massive Ausbau der Zürcher S-Bahn liefert diesbezüglich das beste Beispiel; er ist unter anderem dafür verantwortlich, dass „die Agglomerationen in den letzten Jahrzehnten flächenmässig schneller gewachsen sind als ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung“<sup>10</sup>.

Gemäss SIS-Entwurf ist eines der Ziele des Bundes, dass „mit der Modernisierung des öV die Bewegungsfreiheit von Menschen und Waren auch weiterhin umweltschonend und preisgünstig möglich sein soll.“<sup>11</sup> Dieses Ziel können wir in dieser absoluten Formulierung nicht unterstützen, da es die wirtschaftliche Nachhaltigkeit völlig ausklammert. Auch der öV darf die Benutzer etwas kosten. Es kann nicht sein, dass die Allgemeinheit immer mehr zur Kasse gebeten wird. Die Mobilität und insbesondere auch der öV müssen ihren Preis haben und sollten möglichst kostendeckend sein.

Die Aussage, wonach die beiden Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg „als Flachbahnen mit geringer Steigung bzw. Gefälle die bestehenden Bergstrecken ergänzen“<sup>12</sup>, erscheint uns doch ein wenig kurios. Wenn schon, dann sollte es wohl eher umgekehrt sein: Die Bergstrecken ergänzen die beiden Basistunnel.

Die These, wonach „es auch zum Schutz der Menschen in der dicht besiedelten Schweiz und aus wirtschaftlichen Gründen gelingen muss, den Schwerverkehr und vor allem dessen

---

<sup>7</sup> a.a.O., S. 3 und S. 71

<sup>8</sup> Faktenblätter zur Verkehrspolitik des Bundes, UVEK, 11-2009, S. 11

<sup>9</sup> Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, 2009: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, 30. November 2009, Bern, S. 5

<sup>10</sup> a.a.O., S. 5

<sup>11</sup> a.a.O., S. 11

<sup>12</sup> a.a.O., S. 15

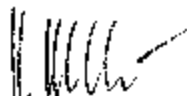
erwartetes Wachstum auf die Schiene zu bringen<sup>13</sup>, können wir weder nachvollziehen noch in irgendeiner Form unterstützen. Diese Zielsetzung entbehrt nicht nur einer Grundlage in der Bundesverfassung, sondern sie ist insofern auch schlicht falsch, als dies für Wirtschaft und Bevölkerung ein absolutes Desaster bedeuten würde, da die Versorgung mit Gütern des täglichen Gebrauchs zum Erliegen käme. **Wir verlangen die ersatzlose Streichung dieser inkorrekten Aussage!**

Schliesslich macht der SIS-Entwurf Aussagen zu Vorhaben im Sachplan. Demnach werden Vorhaben im Sachplan Verkehr koordiniert, wenn sie sich unter anderem auf Verkehr, Raum oder Umwelt erheblich auswirken.<sup>14</sup> Dies geht u.E. zu wenig weit und wird der Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität insofern nur teilweise gerecht, als die wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit keine Berücksichtigung finden. **Wir beantragen deshalb die folgende Modifikation bzw. Ergänzung: Im Sachplan Verkehr werden Vorhaben aufgeführt, bei denen Koordinationsbedarf besteht und die sie sich erheblich auf Verkehr, Raum, Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft auswirken.**

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

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller

---

<sup>13</sup> a.a.O., S. 26

<sup>14</sup> a.a.O., S. 74