

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

3003 Bern

17. März 2003

Sachplan Strasse; Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zum Konzeptteil des Sachplanes Strasse zu äussern. Das Dokument stellt entscheidende Weichen für die zukünftige Ausgestaltung unseres Strassennetzes. Da eine gut ausgebaute und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur einen entscheidenden Wirtschafts- und Standortfaktor darstellt, messen wir der Vorlage grosses Gewicht bei. Wir haben auch unsere interessierten Mitglieder eingeladen, sich zu den Vorschlägen zu äussern. Davon wurde zum Teil sehr intensiv Gebrauch gemacht. Die uns zugekommenen Antworten sind in den folgenden Überlegungen berücksichtigt.

Nachstehend nehmen wir in einem ersten Abschnitt zu einigen grundsätzlichen Aspekten des Sachplanes Stellung, um in einem zweiten Teil auf einzelne Punkte einzutreten.

A. Grundsätzliche Erwägungen

1. Die Mobilität als Zeichen unserer Zeit

Die Mobilität hat in den letzten Jahrzehnten sprunghaft zugenommen, wofür verschiedene Gründe verantwortlich sind. So ist der Anstieg des Personenverkehrs u.a. der dezentraleren Siedlungsstruktur und den dadurch bedingten längeren Arbeitswegen zuzuschreiben, der vermehrten Freizeit und dem deutlich höheren Lebensstand, welcher einerseits breiten Schichten den Ankauf eines Autos ermöglicht, andererseits dem internationalen Tourismus gewaltigen Aufschwung verliehen hat. Im Güterverkehr ist

der Zuwachs vor allem auf die grössere Produktion und die fortgeschrittene Arbeitsteilung zurückzuführen, welche zusätzliche Transportbedürfnisse geschaffen hat, speziell auch im internationalen Bereich.

Man kann die massiv erhöhte Mobilität beklagen, namentlich auch im Blick auf die damit verbundene Umweltbelastung. Sie ist aber heute ein Faktum und unverzichtbarer Bestandteil einer modernen Volkswirtschaft.

Die rasch angewachsenen Verkehrsbedürfnisse haben naturgemäss die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur massiv erhöht. Entsprechend gross waren in den letzten Jahrzehnten die Investitionen in die Infrastruktur der für die Schweiz wichtigsten Verkehrsträger Strasse und Schiene. Gesamthaft gesehen verfügen wir über eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, was unbestrittenermassen zum wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes beigetragen hat. Andererseits ist aber augenfällig, dass sie in verschiedenen Bereichen an ihre Grenzen stösst. Zwar wäre es volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt, die Kapazität durchwegs auf die Spitzenbelastungen auszurichten. Abschnitte, auf denen es aber regelmässig zu Behinderungen kommt, sind zu sanieren, um die Funktionstüchtigkeit des Gesamtnetzes zu erhalten.

2. Umweltschutz, Verkehrsbewältigung und Wirtschaftlichkeit sind gleichwertige Faktoren

Es ist unbestritten, dass gerade auch im Verkehr den Aspekten der Umweltbelastung heute grosse Beachtung zukommen muss. In dieser Hinsicht ist Vieles denn auch bereits erreicht worden (Reduktion des Schadstoffausstosses, Lärmreduktionen, Reduktion des Treibstoffverbrauches etc.). Diese Bestrebungen sind zu unterstützen. Auf der andern Seite darf nicht verkannt werden, dass das Auto aus dem heutigen Leben nicht mehr wegzudenken ist und die systematische Behinderung des Strassenverkehrs unweigerlich zu volkswirtschaftlichen Schäden führen muss.

So wird von den Engpässen auf dem Autobahnnetz nicht nur die unmittelbare Region negativ betroffen, sondern das ganze Netz. Die Notwendigkeit der Sanierung dieser Abschnitte ist unbestritten, doch dauert die Realisierung Jahre, wenn nicht Jahrzehnte. Besonders die Planungs- und Bewilligungsphase nimmt heute unangemessen viel Zeit in Anspruch. Dies wird durch unser Rechtssystem mit seinen weiten Einspruchsmöglichkeiten, von denen fundamentalistische Umweltkreise regen Gebrauch machen, speziell gefördert. Dadurch werden die Projekte nicht nur in unverantwortlicher Weise verzögert, sondern auch erheblich verteuert. Galt der Widerstand ursprünglich vor allem dem Strassenbau, so sind heute auch Bahnprojekte mit Einspruchefluten konfrontiert, ganz zu schweigen von den Flughäfen.

Nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen ist jedes Neu- oder Ausbauprojekt der Verkehrsinfrastruktur streng auf seine

Notwendigkeit und seine Zweckmässigkeit zu prüfen. Andererseits sind Projekte, deren Berechtigung ausgewiesen ist, zügig zu verwirklichen, denn die Substanzerhaltung und die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die heutigen Bedürfnisse ist für den Standort Schweiz unerlässlich. Umfragen bestätigen immer wieder, dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur einen ganz wesentlichen Faktor bei der Standortwahl darstellt.

3. Unklare rechtliche Stellung des Sachplanes

Der Sachplan Strasse hält auf Seite 5 fest:

"Der Sachplan Strasse schafft keine neuen Kompetenzen und kein neues materielles Recht. Die Festlegungen des Sachplans Strasse sind aber verbindlich für die Behörden aller Stufen (Art. 21 RPV)". Diese Aussage ist in sich widersprüchlich:

Damit wird einerseits festgehalten, dass der Sachplan kein neues Recht schafft, andererseits sind seine Feststellungen für die Behörden aller Stufen verbindlich, wodurch die einzelnen Grundsätze eben doch faktisch materiellen Rechtsnormen gleichzusetzen sind.

Im gleichen Abschnitt wird festgehalten, der Sachplan Strasse entscheide nicht, ob ein Vorhaben realisiert werde. "Der Sachplan legt lediglich den Rahmen fest, innerhalb welchem ein Vorhaben zu realisieren ist. Der Sachplan Strasse nimmt die abschliessende Prüfung der Rechtmässigkeit, die vertieften Abklärungen über die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie die Detailplanung nicht vorweg; sie bleiben dem nachfolgenden Verfahren vorbehalten."

Wenn der Sachplan den Rahmen für die Realisierung eines Vorhabens festlegt, so wird er auch bei den vertieften Abklärungen zu berücksichtigen sein und erlangt damit ebenfalls faktisch Rechtskraft. Wir schlagen deshalb folgende Abänderung vor:

"Der Sachplan legt lediglich den Rahmen fest, innerhalb welchem ein Vorhaben **zu planen** ist". Damit wird unterstrichen, dass der Sachplan die Richtschnur für die Planung der einzelnen Vorhaben darstellt, die verfassungsmässigen und gesetzlichen Vorgaben aber Vorrang vor dem Sachplan behalten und in den einzelnen Prüfungsverfahren zum Zuge kommen.

4. Die Frage der Nachhaltigkeit

Der Bericht hält zu Recht fest, dass die Mobilität ein zentraler Bestandteil unserer Lebensqualität und unerlässlich für das Funktionieren der modernen Volkswirtschaft sei. Gleichzeitig würden aus dem Verkehrswachstum aber auch zunehmende Belastungen für Mensch und Umwelt resultieren, weshalb die Verkehrspolitik zur Aufgabe habe, die unterschiedlichen, zum Teil gegensätzlichen Interessen aus Mobilität und

Verkehr unter einen Hut zu bringen (S. 17, Ziff. 1). Dieser Feststellung kann zugestimmt werden.

Dieses Dilemma zeigt sich auch in den Grundsätzen zur nachhaltigen Verkehrspolitik (S. 28/29). Im Sinne der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit soll der Bund bei seiner Verkehrsplanung für die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur sowie eine effiziente Leistungserbringung und Förderung des Wettbewerbs sorgen (Ziff. 3). Andererseits hält Ziff. 5 fest, der Bund verfolge im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik eine Strategie der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und der Förderung einer Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Damit wird ganz klar ersichtlich, dass sogar der Sachplan Strasse im Grunde die Förderung des öffentlichen Verkehrs anstrebt und damit eine einseitige Politik verfolgt. *economiesuisse* anerkennt durchaus den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs und die Notwendigkeit, die Aspekte der Umweltbelastung und des Energieverbrauches zu berücksichtigen. Diese Haltung haben wir mit der Unterstützung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und der FinöV-Vorlage im Jahre 1998 trotz erheblichem Widerstand aus den eigenen Kreisen unterstrichen. **Wir widersetzen uns aber der Tendenz des Sachplanes Strasse, den öffentlichen Verkehr gegenüber dem privaten Verkehr einseitig zu bevorzugen, auch wenn das UVEK diese Politik schon seit Jahren verfolgt.**

Dazu möchten wir folgendes feststellen:

- In den letzten 15 Jahren hat der Soverän insgesamt 15 Initiativen oder Vorlagen, die auf eine Beschränkung des Strassenverkehrs oder des Strassenbaus abzielten, abgelehnt. Angenommen wurde einzig am 20. Februar 1994 die Alpenschutzinitiative. Diese verlangt, wie auf S. 25 richtigerweise ausgeführt wird, die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Schiene. Obwohl die Verfassung damit die Verlagerung ganz klar auf den Gütertransit durch die Alpen beschränkt, wird im Sachplan generell festgestellt, dass die Verlagerung eines der wichtigsten Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik sei.

Befremdend ist gleichzeitig, dass als Konkretisierung der Verlagerungspolitik die Botschaft zur Volksinitiative "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen" angeführt wird, obwohl über diese Initiative noch gar nicht abgestimmt worden ist und das Parlament in der Zwischenzeit Beschlüsse gefasst hat, die vom Gegenvorschlag des Bundesrates deutlich abweichen.

- Mit dem Grundsatz, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen und die Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu fördern (Ziff. 5, S. 29), setzt sich der Sachplan in Widerspruch zum Grundsatz in Ziff. 3 (S. 28), wonach eine effiziente Leistungserbringung, die Förderung des Wettbewerbs und die Erhöhung der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs anzustreben seien.

Dass dem öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle zukommt, ist unbestritten. Die Schweiz hat denn auch in den letzten Jahren gewaltige Summen in den öffentlichen Verkehr gesteckt und verfügt heute über ein sehr gutes Angebot. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der öffentliche Verkehr für die öffentliche Hand zu einer enormen finanziellen Belastung geworden ist. Wie aus dem Sachplan Schiene/öV (S. 46) hervorgeht, standen den Kosten allein der Eisenbahn im Jahre 1999 von 8'029 Mio. Franken lediglich Erträge von 4'739 Mio. Franken gegenüber. An die Lücke entrichtete die öffentliche Hand 2'403 Mio. Franken. Mit den geplanten grossen Ausbauprojekten wird sich die Schere zwischen Aufwand und Ertrag im öffentlichen Verkehr weiter vergrössern. Angesichts der Schieflage der öffentlichen Finanzen wird diese Situation immer unhaltbarer. Speziell wenn man berücksichtigt, dass sich der Anteil der Bahn am Modalsplit beim Personenverkehr bis zum Jahre 2020 auf höchstens 15-26% belaufen soll und derjenige beim Güterverkehr auf höchstens 40%. Dabei basieren die Maximalwerte auf Wachstumsraten zwischen 1997 und 2020 von bis zu 132% (Personen-Kilometer) resp. 96% (Tonnen-Kilometer), was sehr hoch gegriffen sein dürfte (Sachplan Strasse, S. 22). Aus diesen Zahlen geht hervor, dass der Strassenverkehr der dominierende Verkehrsträger bleiben wird und seine künstliche Beschränkung volkswirtschaftlich äusserst bedenklich ist, nicht zuletzt auch im Interesse der Randregionen, welche durch die Schiene nur schwach erschlossen sind.

- Es ist daran zu erinnern, dass der öffentliche Verkehr, namentlich die Schiene, ein Massentransportmittel ist und als solches eingesetzt werden muss. Der öffentliche Verkehr ist nicht dazu da, jedermann zu jeder Zeit eine Transportgelegenheit anzubieten; dies ist finanziell nicht tragbar und wirtschaftlich nicht zu verantworten. Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist deshalb nur dort zu fördern, wo ein echtes Verkehrsaufkommen besteht und wo der öffentliche Verkehr einigermassen wirtschaftlich betrieben werden kann. In den Grundsätzen wird zur Berechnung der Eigenwirtschaftlichkeit auch der Einbezug der externen Kosten verlangt. Es sei daran erinnert, dass diese Frage praktisch nicht lösbar ist, weshalb das Parlament die Initiative Bindi denn auch klar abgelehnt hat. Namentlich müssten den externen Kosten auch der externe Nutzen gegenübergestellt werden. Die Erwähnung der ungedeckten externen Kosten darf nicht immer wieder dazu dienen, von der miserablen Finanzlage des öffentlichen Verkehrs abzulenken.
5. Im Sachplan Strasse kommt u.E. den Aspekten des Tourismus zu wenig Bedeutung zu. Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig der schweizerischen Volkswirtschaft mit besonderer Bedeutung für die Bergregionen. Eine gute Erschliessung ist eine unabdingbare Voraussetzung für den Fremdenverkehr. Gerade in den Berggebieten und andern Randregionen ist die Strasse aber häufig der einzige Verkehrsträger. Diesem Aspekt wird im Sachplan zu wenig Rechnung getragen.

6. **Gesamthaft gesehen begrüßen wir die Absicht des Bundes, eine Auslegeordnung der künftigen Infrastrukturvorhaben der Strasse und der Schiene vorzunehmen. Die Sachpläne können aber nicht als objektiv bezeichnet werden, sondern verfolgen eindeutig die Tendenz, den öffentlichen Verkehr zulasten des Privatverkehrs zu favorisieren, obwohl auch in Zukunft der Privatverkehr den Hauptteil der Bedürfnisse sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr abdecken wird und damit für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Landes von entscheidender Bedeutung sein wird. Wir beantragen deshalb, die Sachpläne in diesem Sinne grundlegend zu korrigieren, damit nicht eine unrealistische Infrastrukturpolitik präjudiziert wird.**

B. Bemerkungen zu einzelnen Punkten des Sachplanes

I. Einleitung, 2. Ziele und Funktionen, Abs. 2, 2. Punkt

Er sorgt für die Einbettung des Strassenverkehrs in die Gesamtverkehrspolitik der Schweiz und stellt die Abstimmung mit anderen Politikbereichen sicher. Dazu gehören vorab die **Wirtschafts-, Gesellschafts-,** Raumordnungs- und Umweltpolitik;

Begründung: Im Sinne der ausgewogenen Berücksichtigung aller drei Pfeiler (Wirtschaft, Gesellschaft und Umweltschutz) der Nachhaltigkeit ist das erstgenannte Begriffspaar zu ergänzen.

I. Einleitung, 2. Ziele und Funktionen, Abs. 2, 4. Punkt

Er stellt die Prüfung und die räumliche Abstimmung der Bau-, Nutzungs-, und Betriebsvorhaben sicher, die sich in relevanter Weise auf **Wirtschaft, Gesellschaft,** Raum und Umwelt auswirken könnten;

Begründung: Siehe vorhergehende Begründung.

I. Einleitung, 7. Aufbau und Erarbeitung, 3. Punkt

Teil III enthält die Grundsätze für ~~eine nachhaltige~~ **die Planung und Nutzung der Strassenverkehrsinfrastruktur.** Er liefert Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrspolitik, ~~die Verkehrsordination,~~ den Bezug zur **Wirtschaft, Gesellschaft, Umweltschutz** und Raumordnung und die Umsetzung (...)

II. Vorgaben zu Inhalt und Handhabung des Sachplans, Grundsätze, Ziff. 2, Bst. b

Vorhaben können sachplanrelevant sein, wenn sie

- b) sich erheblich auf **Wirtschaft, Gesellschaft,** Raum und Umwelt auswirken.

II. Vorgaben zu Inhalt und Handhabung des Sachplans, Grundsätze, Ziff. 11, Abs. 3, 3. Punkt

- ein Bau- oder Betriebsvorhaben die bisherigen Auswirkungen auf **Wirtschaft, Gesellschaft, Raum und Umwelt** erheblich verringert und keine neuen Auswirkungen entstehen.

II. Vorgaben zu Inhalt und Handhabung des Sachplans, Grundsätze, Ziff. 11, Abs. 4

(...) Voraussetzung dafür ist ein gegenseitiges Einvernehmen zwischen ~~BAV~~ **ASTRA**, ARE und (...)

II. Vorgaben zu Inhalt und Handhabung des Sachplans, Grundsätze, Ziff. 13, Abs. 2

Fortschreibungen nimmt das ~~BAV~~ **ASTRA** ohne Mitwirkung und Anhörung der (...)

II. Vorgaben zu Inhalt und Handhabung des Sachplans, Grundsätze, Ziff. 14

(...) mit den Zielen und Grundsätzen der ~~Nachhaltigkeit~~ **einer nachhaltigen Verkehrspolitik** vereinbar sind (~~Nachhaltigkeitsbeurteilung~~) und, ob sie den gesetzlichen Vorschriften entsprechen.

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 1

Der Bund setzt sich zum Ziel, ~~eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Dies bedeutet,~~

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 1, 3. Punkt

- dass die erforderliche Mobilität möglichst umweltgerecht bewältigt wird ~~und dass durch die Internalisierung der externen Kosten die Mobilität nicht zu Lasten der Umwelt unbeschränkt zunimmt (ökologische Nachhaltigkeit).~~

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 3, 3. Punkt

die Erhöhung der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs (unter Einschluss **der Infrastrukturkosten**, der externen Kosten **und Nutzen**),

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 4

Im Sinne der ökologischen Nachhaltigkeit setzt sich der Bund ~~in seiner Verkehrspolitik und bei seinen Verkehrsplanungen~~ zum Ziel,

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 4, 1. Punkt

- (...) und den Verbrauch von nicht-erneuerbaren Energien zu ~~minimieren~~ **optimieren**,

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 5

- ~~Nutzung der Reduktionspotentiale im Verkehrsaufkommen;~~
- ~~Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, Förderung einer Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr;~~
- (...)
- Optimierung von Infrastrukturen und Fahrzeugen.

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, 2. Titel

Koordinierte **Künftige** Verkehrsinfrastrukturplanung

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 8

Der Bund ~~strebt~~ **setzt sich für** eine koordinierte Verkehrsinfrastrukturpolitik ~~an~~ **ein**, die sich auf ~~eine Gesamtbetrachtung von Verkehr und Raum~~ ~~abstützt~~ **an der angemessenen Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen orientiert**. Die einzelnen Verkehrsträger sollen nach ihren komparativen Vorteilen eingesetzt **ihre Stärken wesensgerecht ausspielen können** und **insofern** sinnvoll miteinander verknüpft werden (~~multimodaler bzw. kombinierter Verkehr~~) sowie zur angestrebten als es einer **sinnvollen** Raumentwicklung bestmöglich beitragen **dient**.

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 9

Ersatzlos streichen.

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 10

(...) Auf längere Strecken, insbesondere im alpenquerenden **Transit**verkehr, sollen die Güter (...)

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 11, 1. Punkt

- (...) als Rückgrat des schweizerischen Strassennetzes **so rasch als möglich** fertig gestellt wird,

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 15

Der Bund setzt sich dafür ein, dass grundsätzlich die einzelnen Verkehrsträger sowohl ihre betriebswirtschaftlichen wie **als auch** ihre externen Kosten **sowie ihre Infrastrukturkosten** selber tragen, ~~damit sich die Nachfrage nach Mobilität an den gesamten volkswirtschaftlichen Kosten orientiert~~ **und stellt diesen Kosten die (externen) Nutzen der einzelnen Verkehrsträger gegenüber.**(...)

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 17, Abs. 2

- bestehende Verkehrsflächen ~~unter den Verkehrsträgern sinnvoll aufgeteilt, und~~ optimal genutzt werden,

III. Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, Grundsätze, Ziff. 22

Der Bund fördert Forschung und Entwicklung, die auf eine **dem einzelnen** Verkehrsträger übergreifende **gerecht werdende** Verkehrsinfrastrukturplanung ~~und ein integriertes Verkehrsmanagement~~ ausgerichtet sind.

Er setzt sich für die Entwicklung und den Einsatz von umweltfreundlichen **sowie wirtschaftlichen** Technologien ein.

3.1 Rahmen und Prioritäten der Strassenverkehrspolitik, Grundsätze, Ziff. 5

Mit einer optimalen Kapazitätsnutzung des Nationalstrassennetzes sowie ~~dessen~~ gezieltem Ausbau **und baulichem Unterhalt** ~~des Bahnangebots~~ soll die **angemessene Funktionsleistungsfähigkeit** des gesamten Verkehrsnetzes erhalten bleiben.

3.2 Beeinflussung der Strassenverkehrsnachfrage, Grundsätze, 1. Titel und Ziff. 1-3

Ersatzlos streichen.

3.2 Beeinflussung der Strassenverkehrsnachfrage, Grundsätze, Ziff. 4

Ersatzlos streichen.

Begründung: Es ist nicht Sache des Staates, vorzuschreiben, welches das zweckmässigste Verkehrsmittel ist. Dieser Grundsatz stellt einen massiven Eingriff in die freie Verkehrsmittelwahl dar. Er hat ausschliesslich die vom Verkehrsmarkt nachgefragten, leistungsfähigen Infrastrukturen bereit zu stellen.

3.2 Beeinflussung der Strassenverkehrsnachfrage, Grundsätze, Ziff. 6

Der Bund setzt seine Verlagerungspolitik für den Bereich des Güter~~transit~~verkehrs konsequent um.(...)

3.2 Beeinflussung der Strassenverkehrsnachfrage, Grundsätze, Ziff. 7

Ersatzlos streichen.

Begründung: Wenn der Bund bei seinen eigenen Bauten und Anlagen eine Parkraumpolitik betreiben will, ist ihm dies natürlich freigestellt. Es ist hingegen keinesfalls Bundessache, schweizweit eine so genannt griffige und harmonisierte Parkraumpolitik zur wirksamen Ergänzung der Verkehrsverlagerungsstrategie zu unterstützen.

3.2 Beeinflussung der Strassenverkehrsnachfrage, Grundsätze, letzter Abschnitt

Ersatzlos streichen.

3.3 Infrastruktur, Grundsätze, Ziff. 1

Ersatzlos streichen.

Begründung: Die Avanti-Initiative befindet sich gegenwärtig in der parlamentarischen Beratung. Es ist davon auszugehen, dass der bundesrätliche Gegenvorschlag materiell entscheidend abgeändert und ergänzt wird. Daher ergibt es keinen Sinn, diesen hier anzusprechen.

3.3 Infrastruktur, Grundsätze, Ziff. 2

Neu- und Ausbauten werden geplant, wenn die ~~Strategien Verkehrsfragebeeinflussung, Verkehrsverlagerung und Optimierung des Verkehrsablaufs nicht ausreichen. Die Lösungen werden primär nach einem multimodalen Ansatz gesucht~~ **angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen nicht mehr gegeben ist.**

3.3 Infrastruktur, Grundsätze, Ziff. 3

Ersatzlos streichen.

3.4 Betrieb und Unterhalt, Ausgangslage, Allgemein, Abs. 7

(...) Um dies zu ermöglichen, sollte die **Strassen**infrastruktur als Ganzes (integral) betrachtet werden. (...) Bei der Wahl des Zeitpunktes der Umsetzung von Unterhaltmassnahmen müssen die Kantone Koordinationsaufgaben wahrnehmen, um die **angemessene Funktions**Leistungsfähigkeit des Netzes sicherzustellen (...)

3.5 Verkehrstelematik, Grundsätze, Ziff. 1

Der Bund setzt sich dafür ein, dass die ~~im Leitbild gemäss Vernehmlassungsunterlagen von 2001 formulierten Leitsätze weiterbearbeitet und verabschiedet sowie anschliessend~~

~~umgesetzt~~ **Verkehrstelematik-Lösungen zur Optimierung des Verkehrsablaufs (verbessertes Verkehrsfluss, verbesserte Verkehrsinformation, erhöhte Verkehrssicherheit) möglichst rasch eingesetzt werden.**

3.8 Sicherheit, Grundsätze, Ziff. 3

Ersatzlos streichen.

Begründung: Dies ist eine erläuternde allgemeine Aussage, die keine Grundsatzrelevanz hat.

3.9 Finanzierung, Grundsätze, Ziff. 4

Ersatzlos streichen.

Begründung: Da offenbar ein künftiges Ausbauprogramm für die Nationalstrassen einzig und allein von der Avanti-Initiative abhängt, ist die Volksabstimmung dazu abzuwarten.

3.9 Finanzierung, Grundsätze, Ziff. 5

~~(...) Ersteres sollen verursachergerecht ausgestaltet sein.~~

3.11.2 Luftreinhaltung, Grundsatz

Der Bund fördert die Einführung abgasarmer Fahrzeuge **mit niedrigem spezifischem Treibstoffnormverbrauch und minimalem Partikel-Emissionsverhalten**. Dabei kann es sich um Fahrzeuge mit niedrigem spezifischem Treibstoffverbrauch um Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern (...)

3.11.3 Wildtierkorridore, Grundsatz

Die Trennwirkung durch neue und bestehende Verkehrsanlagen soll ~~minimiert~~ **reduziert** werden. (...) ~~Der Bund lanciert ein Programm zur Verminderung der Zerschneidung.~~

3.11.5 Klimaschutz, Energieeffizienz, Grundsätze, Ziff. 2

Durch Strategien ~~Verkehrsnachfragebeeinflussung, der Verkehrsverlagerung (vgl. Grundsatz 5, Teil III) oder der Einführung der CO₂-Abgabe, sofern nötig,~~ **im Bereich der freiwilligen Massnahmen** trägt der Bund zur Erreichung des CO₂-Reduktionsziels bei.

3.11.7 Gewässer

Ersatzlos streichen.

Begründung: Die Erarbeitung eines Vollzugskonzepts für die Erfüllung der gesetzlichen Anforderung ist unnötig. Die gesetzlichen Bestimmungen sind ausreichend.

5.2 Problemkatalog, 2. Abschnitt

Der Problemkatalog umfasst:

(...)

4. Gesellschaftliche Entwicklung

5. Wirtschaftliche Entwicklung

5.2 Problemkatalog, Abbildung 35

Begründung: In diese Abbildung sind die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aspekte aufzunehmen; die Problemläne sind entsprechend zu ergänzen.

5.3 Problemläne Z0 und Z1 (16% – 31%), Umweltprobleme, Luft, Abschnitt 1

(...) Während beim bisherigen Leitschadstoff NO_x bis 2020 mit einer Abnahme auf das Niveau von 1995 gerechnet werden kann, kann beim CO₂ ~~lediglich eine Stabilisierung auf etwa heutigem Niveau gerechnet werden.~~ Beim **angeblich** kanzerogenen Feinstaub (PM10) ~~muss von~~ **beim Strassenverkehr mit** einem ~~mehr oder weniger konstanten Verlauf~~ **Reduktion von 25 Prozent** bis mindestens 2010 gerechnet werden.

Begründung: Kohlendioxid (CO₂) ist kein Luftschadstoff, wie dies die Formulierung suggeriert. Als natürlicher Bestandteil der Erdatmosphäre ist es nicht giftig und daher für Mensch sowie Tier absolut unschädlich; für das Wachstum der Pflanzen ist CO₂ sogar unentbehrlich. Im übrigen muss die CO₂-Problematik global betrachtet werden – und da ist der CO₂-Ausstoss in der Schweiz im weltweiten Vergleich absolut marginal. Die Aussage betreffend PM10 ist schlicht falsch.

5.4 Synthese, Abschnitt 5

(...) Es geht einerseits darum, wie die ~~Gesamtmobilitäts~~ **Strassenverkehrs** nachfrage befriedigt wird, und andererseits um den Nachfrageanteil des **Strassenfernverkehrs**, der für den Bund (...)

6. Weiteres Vorgehen, Festlegung, Abbildung 44, Phase 2b

Das vorgeschlagene Gesamtverkehrskonzept ist abzulehnen, da es dem Wettbewerb unter den Verkehrsträgern keine Rechnung trägt und auf eine staatliche Verteilung der Verkehrsleistungen hinausläuft. Es ist nicht Aufgabe des Bundes – gestützt auf einseitige Parameter – zu bestimmen, welcher Verkehrsträger welche Leistung erbringen soll. Damit greift er zudem massiv in die freie Wahl des Verkehrsmittels ein.

* * *

Um Ihnen ein unmittelbares Bild der Beurteilung des Sachplanes Strasse durch unsere Mitglieder zu vermitteln, erlauben wir uns, Ihnen folgende Stellungnahmen beizulegen.

- Chambre de commerce et d'industrie de Genève vom 22.1.2003
- Aargauische Industrie- und Handelskammer vom 20.1.2003
- Zentralschweizerische Handelskammer vom 28.2.2003

Gleichzeitig verweisen wir auf die Ihnen direkt zugekommenen Eingaben der Handelskammer beider Basel vom 17.2.2003, der hotelleriesuisse vom 6.2.2003, des Schweizerischen Baumeisterverbandes vom 26.2.2003 und des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes vom 10.3.2003, deren Überlegungen und Anträgen wir uns ausdrücklich anschliessen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und verbleiben, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren,

mit freundlichen Grüssen
economiesuisse

Dr. Rudolf Ramsauer
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Dr. Peter Hutzli
Mitglied der Geschäftsleitung

Beilagen erwähnt