

Herrn  
Dr. Peter Füglistaler  
Direktor  
Bundesamt für Verkehr (BAV)  
3003 Bern

Bern, 13. Dezember 2011

## **Botschaft über die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und die Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2013-2016**

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

---

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs 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, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir erlauben uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen –, im Rahmen der Anhörung zur Botschaft über die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) sowie zur Leistungsvereinbarung Bund–SBB für die Jahre 2013-2016 Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist mit der vorliegenden Botschaft im Grundsatz zwar einverstanden. Allerdings ist einerseits die verursachergerechte Finanzierung durch die Benützerinnen und Benützer der Eisenbahninfrastruktur deutlich zu verstärken; andererseits darf der Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) nicht zum wiederholten Mal als Finanzierungsquelle für Vorhaben, die nicht Gegenstand von FinöV sind, missbraucht werden. Dadurch würde das Verursacherprinzip zusätzlich verletzt und die Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene weiter zementiert.**

## **I. Grundsätzliche Bemerkungen**

Genau gleich wie für die Infrastruktur des Strassenverkehrs ist auch für die Eisenbahnen der zuverlässige und sichere Betrieb ihrer Infrastruktur eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Und was für die Strasseninfrastruktur gilt, trifft auch auf die Eisenbahninfrastruktur zu: nämlich, dass deren Sicherheit und Leistungsfähigkeit ein wichtiger Standortfaktor für die Schweiz darstellt und damit wesentlich zur wirtschaftlichen Prosperität des Landes beiträgt. Aus diesem Grund sind zukunftsweisende Planungen von Betrieb, Erhalt und Ausbau sowohl der (National-)Strasseninfrastrukturen als auch der Eisenbahninfrastrukturen stets simultan und nie zeitlich unabhängig voneinander anzugehen. Oder anders ausgedrückt: Es geht nicht länger an, dass Gesamtkonzepte ausschliesslich für die Schieneninfrastruktur erstellt werden, während die Strasseninfrastruktur sträflich vernachlässigt wird.

Während allerdings der Strassenverkehr seine Kosten gemäss den vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten provisorischen Resultaten der Strassenrechnung der Schweiz für das Jahr 2009 vollumfänglich deckt (Kostendeckungsgrad von 119%, Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 114%), schneiden die Eisenbahnen diesbezüglich viel schlechter ab. Laut den ebenfalls vom BFS veröffentlichten definitiven Ergebnissen der Schweizerischen Eisenbahnrechnung für das Jahr 2009 liegen die Eisenbahnen unter Ausklammerung der Abgeltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden für die ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots sowie für die Leistungen an die Infrastruktur weit unter hundert Prozent (Kostendeckungsgrad gegen 72%, Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von knapp 41%). Diese Zahlen verdeutlichen, dass die Eisenbahnen die Volkswirtschaft sehr viel kosten, was sich auch im Entwurf der vorliegenden Botschaft widerspiegelt.

Für die Jahre 2013-2016 soll der Bund insgesamt rund 9'450 Millionen Franken für den so genannten Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten aus Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur sowie zur Finanzierung der Investitionen (mit oberster Priorität für den Substanzerhalt) zur Verfügung stellen. Dies macht jedes Jahr rund 2'360 Millionen Franken aus. Vom Gesamttotal entfallen gut 6'600 Millionen Franken (ca. 1'650 Mio. pro Jahr) auf die Infrastruktur der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und über 2'800 Millionen Franken (ca. 700 Mio. jährlich) auf die Infrastrukturen der Privatbahnen. Davon stellt der grösste Teil Investitionsbeiträge dar – etwa 83 Prozent oder rund 5'480 Millionen Franken bei den SBB, 76 Prozent oder rund 2'130 Millionen Franken bei den Privatbahnen. Der Rest sind Betriebsabgeltungen (SBB: 17% oder rund 1'120 Mio. Franken; Privatbahnen: 24% oder rund 670 Mio. Franken).

Grundsätzlich ist gegen die Bundesfinanzierung von Eisenbahninfrastrukturen nichts einzuwenden. Infrastrukturkosten können sowohl allein durch die öffentliche Hand – nach Massgabe des von der Verkehrerschliessung zu erwartenden Nutzens – als auch unter gleichzeitiger Beteiligung der Verkehrsteilnehmenden finanziert werden. Wenn der öV finanzielle Mittel benötigt, dann soll er diese über die allgemeine Bundeskasse beschaffen und – falls dies nicht ausreicht – über die Erhöhung allgemeiner Steuern von den Stimmberechtigten direkt einfordern. Als nicht richtig erachten wir es hingegen, wenn die Mehraufwendungen der Bundeskasse für die allgemeinen Bahninfrastrukturen via die Verwendung von vorab für den FinöV-Fonds vorgesehenen LSVA-Erträgen für die Krankenkassenprämienverbilligung kompensiert werden. Ganz abgesehen von diesem unter dem Titel „Ausgleich der vom Bund getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr“ (vgl. Art. 19 Abs. 2 SVAG) äusserst fragwürdigen Verwendungszweck ist es damit insbesondere der Strassenverkehr bzw. der Strassennutzverkehr, der für die fehlenden Gelder im FinöV-Fonds aufkommen muss und bis zur Ausfinanzierung der öV-Grossprojekte zusätzlich in die Pflicht genommen wird. Dieses Vorgehen widerspricht dem Verursacherprinzip und der Zweckbestimmung der LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) gemäss Bundesverfassung.

Falls an der vorgenannten Kompensation via LSVA-Erträge festgehalten werden sollte, verlangen wir, dass die – von uns bestrittene – Legitimität des Vorgehens mittels eines unabhängigen juristischen Gutachtens untersucht wird.

## **II. Detailbemerkungen**

### **2.1. Trassenpreis (Entwurf S. 6)**

Wir erachten den Trassenpreis als wichtiges und immer noch viel zu wenig genütztes Instrument, um im Eisenbahnverkehr zu einer verursachergerechteren Infrastrukturfinanzierung zu gelangen. Wir sind zwar auch der Meinung, dass die derzeitigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen kostendeckende Preise für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur wohl nicht erlauben. Die vom Bundesrat im Zusammenhang mit dem Konzept zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vorgeschlagenen höheren Trassenpreise und der damit verbundene stärkere Beitrag der Kundschaft zur Finanzierung der Bahninfrastruktur sind u.E. allerdings zu zaghaft. Dies umso mehr, als die vom Bundesrat bereits verordnete moderate Trassenpreiserhöhung den Deckungsbeitrag für den SBB-Fernverkehr ab 2013 lediglich von 12 auf 13 Prozent der Verkehrserlöse anzuheben vermag. Auch dass sich mit den Trassenpreisen lediglich rund ein Viertel der gesamten Aufwendungen für Betrieb, Unterhalt und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur abdecken lässt, ist u.E. nicht nur nicht befriedigend, sondern sogar alarmierend.

Gegen eine deutlichere Anhebung der Trassenpreise spreche der Umstand, dass dadurch die verkehrspolitischen Ziele, insbesondere das Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr sowie die Grundversorgung im Personenverkehr, gefährdet würden. Diese immer wieder ins Feld geführte Begründung ist allerdings nur die eine Seite der Medaille. Auf der anderen Seite ergibt sich durch nicht verursachergerechte Preise ein wirtschaftlich äusserst nachteiliges Perpetuum mobile, um nicht zu sagen ein regelrechter Teufelskreis: Weil die Eisenbahnen ihren Benützerinnen und Benützern die Leistungen weit unter kostendeckenden Preisen viel zu günstig anbieten und damit das Verursacherprinzip massiv verletzen, steigt logischerweise die Nachfrage nach diesen Leistungen. Dies wiederum führt zu noch höheren ungedeckten Kosten und verlangt nach zusätzlichen Investitionen sowie Abgeltungen für den Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau von Schieneninfrastrukturen (usw. usw.). Daher verlangen wir, dass die beförderten Personen und Güter, die ganz direkt von Leistungen der Eisenbahnen profitieren, künftig stärker und verursachergerechter an den durch ihren Transport entstehenden Kosten beteiligt werden.

### **2.2. Neues Finanzierungsmodell – FABI (Entwurf S. 8)**

Trotz den jüngsten Anpassungen, die der Bundesrat betreffend die Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) angeordnet hat, hält er weiterhin an der erheblichen Quersubventionierung von der Strasse hin zur Schiene fest. Dieser erhebliche Entzug von Strassengeldern zugunsten der Bahninfrastruktur ist umso unverständlicher, als die Strasse selber sehr grosse Infrastrukturbedürfnisse (Ausbau und Unterhalt) hat und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) gemäss Bundesrat bereits ab dem Jahr 2016 eine Unterdeckung aufweisen wird. Das bedeutet konkret nichts anderes, als dass auf die Strassenbenützer höhere Abgaben zukommen werden. Zudem hat die Landesregierung bis dato keine nachvollziehbare Begründung dafür geliefert, warum das Verursacherprinzip, das in der schweizerischen Verkehrsverfassung als zentrales Element enthalten ist, auch in Zukunft fundamental verletzt werden soll.

**strasseschweiz** fordert, dass die FABI-Vorlage folgende Modifikationen erfährt bzw. im Rahmen dieser Vorlage auf folgende Punkte verzichtet wird:

- Verzicht auf die Begrenzung des Fahrkostenabzugs für Pendler, da diese Begrenzung in erster Linie zulasten der Autopendler geht und eine Rechtsungleichheit darstellt.
- Verzicht auf die Verlängerung der Bezahlung des so genannten NEAT-Viertels bis Ende 2030: Das NEAT-Viertel läuft dann aus, wenn maximal 25 Prozent der Gesamtaufwendungen für die NEAT-Basislinien bezahlt sind – d.h. im Jahr 2018 (20 Jahre x 310 Mio. Franken = 6'200 Mio. Franken).
- Verzicht auf die Weiterverwendung der LSVA-Erträge zugunsten des öffentlichen Verkehrs (öV) nach Auslaufen des FinöV-Fonds; ab diesem Zeitpunkt sind die LSVA-Einnahmen, wie ursprünglich beabsichtigt, verfassungskonform im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einzusetzen.
- Verzicht auf die verfassungsmässige Verankerung des Begriffs „Landverkehr“ (anstelle des Begriffs „Strassenverkehr“) im Zusammenhang mit der Zweckbindung von Strassenabgaben.

### 2.3. Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes (Entwurf S. 14)

Nebst der Sicherheit ist die Leistungsfähigkeit für Verkehrsinfrastrukturen das entscheidende Element – insbesondere deshalb, weil damit nicht nur die Funktionstüchtigkeit, sondern auch eine hohe Verfügbarkeit und möglichst stabile Verkehrsabwicklung garantiert werden können. Dies gilt selbstverständlich sowohl für das Strassen- als auch für das Eisenbahnnetz. Es ist zu begrüssen, dass die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit erfolgen soll. Dies würde u.E. klarerweise bedeuten, dass sich der heute äusserst tiefe Kostendeckungsgrad signifikant erhöhen und sich die beförderten Personen sowie Güter viel stärker an den durch sie verursachten Infrastrukturkosten beteiligen müssten.

### 2.4. Optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten (Entwurf S. 14)

Nicht nur auf der Strasseninfrastruktur, sondern auch auf der Eisenbahninfrastruktur sind die vorhandenen Kapazitäten optimal zu nutzen. Was Letztere betrifft, kommt dabei der Vergabe der verfügbaren Trassen eine besondere Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang wird die vom Bundesrat im Rahmen der Vernehmlassung zum zweiten Teilpaket der Bahnreform 2 vorgeschlagene Lösung einer Trassenvergabestelle in Form einer öffentlich-rechtlichen Anstalt nicht ausreichend sein. Diese Auffassung kann **strasseschweiz** teilen. In unserer Stellungnahme zum zweiten Teilpaket der Bahnreform 2 haben wir denn auch festgehalten, dass die Errichtung einer eigenständigen und unabhängigen Trassenvergabestelle zur Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs keinesfalls eine Ersatzlösung für die vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr im Schienenverkehr, sondern höchstens als kurzfristige Übergangslösung darstellt.

**strasseschweiz** fordert nach wie vor, dass mittelfristig ein selbständiges von den Eisenbahnverkehrsunternehmen autarkes Eisenbahninfrastrukturunternehmen etabliert wird. Das Festhalten an der integrierten Bahn (Infrastruktur und Verkehr werden aus einer Hand angeboten) ist u.E. verfehlt und nicht zukunftsweisend.

Die Nachteile einer unsauberen Trennung von Verkehr und Infrastruktur sind offensichtlich. Die heutige Situation sorgt für Intransparenz und birgt die Gefahr von schädlichen sowie Wettbewerb verzerrenden Quersubventionierungen in sich. Dies manifestiert sich folgendermassen: Einerseits werden die Infrastrukturen mehrheitlich von der öffentlichen Hand finanziert; andererseits werden Verkehrsleistungen – mit Ausnahme des Regionalverkehrs und des kombinierten Güter-

verkehrs – grundsätzlich nicht subventioniert. Kommt hinzu, dass Tochtergesellschaften von Eisenbahnunternehmen oftmals als Bauherrinnen von Eisenbahngrossprojekten auftreten. Die AlpTransit Gotthard AG z.B. befindet sich zu hundert Prozent im Besitz der SBB.

Eine klare Trennung von Infrastrukturaufgaben und Verkehrsdiensten würde u.E. nicht nur die Transparenz, die heute mangelhaft ist, erhöhen, sondern auch potenzielle Diskriminierungen vermeiden sowie Anreize für eine wirtschaftliche Benutzung der Eisenbahninfrastruktur schaffen. Dadurch würde auch der Regulierungsbedarf geringer ausfallen. Würden sich der Bund und die Kantone bei den Bahnen auf die Kernaufgaben des Infrastrukturbaus sowie -erhalts zurückziehen und für entsprechende Dienstleistungen Nutzungsabgaben erheben, könnte der heute kaum mehr überblickbare Subventionsdschungel bei der Bahnfinanzierung nachhaltig gelichtet werden. Als logisches, vertrautes und bewährtes Vorbild kann dabei durchaus das bestehende Finanzierungssystem des Strassenverkehrs dienen.

## 2.5. Verbesserung der Interoperabilität, Erhöhung der Produktivität (Entwurf S. 15/16)

Die Interoperabilität, welche Voraussetzungen schafft, um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber der Strasse zu steigern, ist zwingend zu verbessern. Ebenso muss die Erhöhung der Produktivität eine Daueraufgabe sein. Nicht nur die Besteller, sondern auch die Passagiere und Steuerzahlenden müssen davon ausgehen können, dass die Bahnunternehmen die mit dem Bund vereinbarten Ziele möglichst effizient, d.h. zu den geringst möglichen Kosten, erreichen.

## 2.6. Steuerung der SBB durch den Bund (Entwurf S. 17)

Weiterhin ungelöst und völlig unbefriedigend ist die Mehrfachrolle des Bundes gegenüber den SBB. Der Bund trägt als Alleinaktionär der SBB nicht nur die volle Verantwortung für das Unternehmen (sog. Eignerrolle), sondern tritt zugleich als Besteller von Infrastrukturleistungen auf (sog. Bestellerrolle) und zeichnet darüber hinaus via das Bundesamt für Verkehr (BAV) auch noch für das Controlling der Infrastrukturfinanzierung verantwortlich. Dass bei einer solchen Konstellation und mangelnden „Gewaltentrennung“, die Kosten aus dem Ruder laufen, scheint wenig erstaunlich sein.

## 2.7. Finanzierung der bestellten Leistungen, Auswirkungen auf den Bund (Entwurf S. 25 und 37)

Der Bundesrat beantragt für die Finanzierung der geplanten ungedeckten Kosten und der Investitionen einen Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung (LV) zwischen Bund und SBB für 2013-2016 von 6'624 Millionen Franken. Dieser Zahlungsrahmen übersteigt die in der Finanzplanung des Bundes eingestellten Mittel. Damit die Differenz zu keiner zusätzlichen Belastung des allgemeinen Bundeshaushalts führt, hat der Bundesrat beschlossen, finanzielle Mittel in der Höhe dieser Differenz aus dem Reinertrag des Bundesanteils der LSVA im allgemeinen Bundeshaushalt zu belassen und die entsprechenden Gelder für vom Bund getragene ungedeckte Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr gemäss Art. 19 Abs. 2 Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) zu verwenden. Konkret bedeutet dies, dass die jährlichen Einnahmen des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) um total 650 Millionen Franken reduziert und gemäss Auskunft des Bundesamts für Verkehr (BAV) zur Verbilligung der Krankenkassenprämien eingesetzt werden. Via diesen u.E. juristisch äusserst fragwürdigen Verwendungszweck sollen in den Jahren 2013-2016 zur Finanzierung der Infrastruktur der SBB 378 Millionen Franken sowie jener der Privatbahnen 272 Millionen Franken frei und dafür herangezogen werden.

Die beschriebene Vorgehensweise kann durchaus als rein buchhalterischer Trick bezeichnet werden, durch den im ordentlichen Bundeshaushalt zwar tatsächlich finanzielle Mittel in der entsprechenden Höhe für Investitionen und Abgeltungen zugunsten der Schieneninfrastruktur frei würden, weil diese Mittel offenbar nicht mehr für die Verringerung von Krankenkassenprämien benötigt werden. Faktisch handelt es sich allerdings um eine Querverbuchung mit dem einzigen Zweck, den Mehrbedarf bei der Schiene zu decken. Der Betrag von 650 Millionen Franken wird nämlich ausschliesslich deswegen aus dem FinöV-Fonds abgezweigt, weil die Aufwendungen für die Schieneninfrastruktur – und nicht jene für die Krankenkassenprämienverbilligung! – grösser sind als ursprünglich vorgesehen.

Bereits für die LV 2011-2012 zwischen Bund und SBB erfolgte die Finanzierung des Mehrbedarfs über eine Reduktion der jährlichen LSVA-Einnahmen zugunsten des FinöV-Fonds. Dies, obwohl in der entsprechenden Botschaft klipp und klar zu lesen ist, dass im Rahmen der Anhörung in fast allen Rückmeldungen gefordert wird, die zusätzlich benötigten Mittel für die Substanzerhaltung der SBB- und der Privatbahninfrastruktur durch eine Aufstockung der Kredite im allgemeinen Bundeshaushalt bereit zu stellen. „Die in der Vorlage beschriebene Lösung, diese Aufstockung über eine zeitlich befristete andere Verwendung eines Teils des dem Bund zufallenden Reinertrags der LSVA auszugleichen, wird unisono abgelehnt. Die Kantone kritisieren dies als ‚Zweckentfremdung‘ der LSVA und befürchten Verzögerungen bei den aus dem FinöV-Fonds finanzierten Projekten, insbesondere bei den ZEB-Projekten.“<sup>1</sup> Auch in der parlamentarischen Beratung wurde verschiedentlich darauf hingewiesen, dass eine Finanzierung über derartige Kompensationen keine Finanzierung auf stabilen Füüssen darstelle.

Indem die beschriebene Reduktion bzw. Kompensation von dem FinöV-Fonds zugeordneten LSVA-Erträgen für die LV-Periode 2013-2016 weiter geführt wird, setzt sich der Bundesrat nicht nur über die deutlichen Meinungsäusserungen von Anhörungsteilnehmenden und Parlamentsmitgliedern hinweg, sondern es soll laut vorliegendem Botschaftsentwurf sogar dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzierungsmodell eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) vorgegriffen werden.

Zudem kann aufgrund der reduzierten Speisung des FinöV-Fonds die Bevorschussungslimite nur knapp eingehalten werden. Wegen der höheren Bevorschussung sind künftig mehr Zinsen aus dem Fonds zu zahlen, und die Dauer der Rückzahlung der Bevorschussung verlängert sich. Insgesamt werden dadurch die in Zukunft verfügbaren finanziellen Mittel für Investitionen reduziert.

**strasseschweiz** lehnt dieses Vorgehen entschieden ab. Die wiederholte Reduktion des Bundesanteils der LSVA-Einnahmen für den FinöV-Fonds kommt nicht nur grundsätzlich sowie aus technischen Gründen nicht in Frage, sondern stellt, wie im Botschaftsentwurf sogar ausdrücklich erwähnt, auch ein Präjudiz für die sich in Erarbeitung befindende FABI-Botschaft dar. Der Bundesanteil der LSVA-Einnahmen ist in den Jahren 2013-2016 vollumfänglich dem FinöV-Fonds zu überweisen und die LV 2013-2016 zwischen Bund und den SBB bzw. Privatbahnen um die entsprechenden, hiervoor genannten Beiträge entweder zu kürzen oder aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Verfügung zu stellen.

Zwar anerkennt **strasseschweiz** grundsätzlich den Bundesgerichtsentscheid vom 20. April 2010 betreffend die maximal zulässige Höhe der LSVA. Nicht desto trotz ist die einschlägige Diskussion nach wie vor nicht abgeschlossen: Gemäss einer wissenschaftlichen Studie<sup>2</sup>, welche der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG), eine unserer Trägerorganisationen, bei der Firma ProgTrans AG in Basel hat anfertigen lassen, liegen der Stauzeitverlustkosten-Berechnung der Behörden krasse Fehler und methodische Versäumnisse zugrunde. Die Stauzeitverlustkosten des Strassentransports wurden demnach um den Faktor zehn zu hoch angesetzt – was es überhaupt

<sup>1</sup> BBl 2010 4972

<sup>2</sup> Strassenverkehrsstau in der Schweiz, Bestandesaufnahme und Neuermittlung von Stauzeitverlusten und Stauzeitverlustkosten des Schwerverkehrs auf Schweizer Strassen, Schlussbericht, ProgTrans AG, Basel, 31. August 2011

erst ermöglichte, dass die LSVA Anfang 2008/2009 massiv erhöht wurde. Bei einer fairen Betrachtung betragen die von Lastwagen verursachten Staukosten lediglich 17 bis 18,5 Millionen Franken. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) dagegen geht von 166 Millionen Franken aus. Es scheint deshalb dringender Handlungsbedarf gegeben zu sein, um zu einer korrekten Berechnung der – von uns nach wie vor grundsätzlich nicht akzeptierten – Stauzeitverlustkosten zu gelangen.

## 2.8. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft (Entwurf S. 38)

Die Aussage, wonach „mit höheren volkswirtschaftlichen Kosten zu rechnen wäre, wenn auch nur ein Teil der Beförderungsleistung der Schiene auf der Strasse erbracht werden müsste“, kann **strasseschweiz** nicht akzeptieren. Wir verlangen, dass hier die entsprechenden Studien, welche diese Aussage bestätigen, angegeben werden. Zudem fordern wir, dass auch die volkswirtschaftlichen Auswirkungen erörtert werden, falls ein Teil der Beförderungsleistung der Strasse auf der Schiene erbracht wird bzw. werden soll. Dafür sollte aufgrund der in den vergangenen Jahrzehnten betriebenen, zig Milliarden Franken teuren Bahnförderung eigentlich genügend Datenmaterial zur Verfügung stehen.

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