

Herrn  
Prof. Pierre-Alain Rumley  
Direktor  
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)  
Kochergasse 10  
3003 Bern

Bern, den 30. Juli 2003

## **Reservationssystem für den Schwerverkehr A2/A13 – Konzept für die Gotthardroute**

### **Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS**

---

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, im Rahmen der Anhörung betreffend das Reservationssystem für den Schwerverkehr A2/A13 – Konzept für die Gotthardroute Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

#### **I. Ausgangslage / Rückblick**

Per 1. Januar 2001 hat der Bundesrat aus rein pekuniären Interessen vorzeitig die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eingeführt. Auf Druck der Europäischen Union (EU) wurden zeitgleich das Gesamtgewicht auf 34 Tonnen erhöht und die 40-Tonnen-Kontingente sowie die Kontingente für Leicht- und Leerfahrten eingeführt. Dies erfolgte, obwohl die bilateralen Verträge und damit das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU erst am 1. Juni 2002, also beinahe anderthalb Jahre später, in Kraft gesetzt wurden.

Zwar konnte die Schweiz nun ein neues Vertragspaket mit der EU vorweisen, mit der vorzeitigen Einführung der LSVA war die 28-Tonnen-Limite aber unwiderruflich gefallen. Spätestens mit dem Wegfall der Kontingentsregelung ab dem Jahr 2005 existiert kein einziges wirksames Instrument mehr, um die Wahl des kürzesten und schnellsten Strassentransitwegs durch die Alpen für europäische Camionneure zu beeinflussen. Die LSVA kann die ihr

zugesagte Verlagerungswirkung nicht erzeugen, weil über den ausgehandelten Transitpreis und angesichts der vielfältigen Nachteile eines komplizierten Verladeverfahrens realistisch gar kein Umsteigedruck entsteht.

Seit Jahren nimmt das Verkehrsaufkommen auf der Strasse ständig zu. Realistische Prognosen gehen von einer Zunahme allein des Strassengüterverkehrs in der Schweiz im Jahr 2015 gegenüber 2000 um 50 Prozent aus. Jedem echten Verkehrsexperten ist und war klar, dass die im Landverkehrsabkommen vorgesehenen Massnahmen die Verkehrszunahme erhöhen werden. Es sei daran erinnert, dass die EU mit dem Landverkehrsabkommen unter anderem erreichen wollte, dass die Schweiz einen Teil des Umwegverkehrs durch Österreich und Frankreich übernimmt. Anscheinend waren die zuständigen Schweizer Behörden auf die neue Situation Anfang Januar 2001 nicht vorbereitet. Man zeigte sich über die unhaltbaren Zustände an den Zollübergängen in Chiasso und Basel sowie entlang der A2 überrascht.

Ende März 2001 sah sich Bundesrat Moritz Leuenberger gezwungen, eine so genannte Task Force „Lastwagentransit A2“ einzusetzen. Diese hatte den Auftrag, rasch wirksame Massnahmen zur Linderung der unakzeptablen Zustände vorzuschlagen. Die Task Force hat eine Reihe von sofortigen, kurz-, mittel- und längerfristigen Massnahmen zur Behebung der Stausituation vorgeschlagen. Insbesondere der Vorschlag zur nächtlichen Entleerung der gestauten Lastwagen von der Autobahn vor Ostern 2001 erwies sich als sehr wirksam und effizient. Weiter wurde u.a. vorgeschlagen, unverzüglich Stauräume ausserhalb der Autobahn zu schaffen. Im Schlussbericht der Task Force ist festgehalten: „Der Stau von Lastwagen auf der Autobahn gefährdet die Sicherheit der Benutzer erheblich und führt zu unhaltbaren Zuständen für Chauffeure und Polizeiorgane. Für die Zeit bis zur Umlagerung des Gütertransportes auf die Schiene sind auch die weiteren Vorschläge der Task Force zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Nur so ist sicherzustellen, dass die Strasse als wichtigster Verkehrsträger auch in Zukunft funktionsfähig und sicher bleibt.“

Am 28. Mai 2001 fand eine Aussprache zwischen Bundesrat Moritz Leuenberger und Vertretern der betroffenen Kantone statt. An dieser Sitzung wurden die praxisorientierten, erfolgsversprechenden Vorschläge der Task Force zum grössten Teil abgelehnt. Geeinigt hat man sich darauf, Lastwagenstaus auf der Autobahn sichtbar zu machen und zu hoffen, dass dieses „Management by Stau“ als abschreckende Mahnmalpolitik Erfolg haben werde.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) löste die Task Force im Juni 2001 auf und ersetzte sie durch eine so genannte Steuerungsgruppe „Optimierung Schwerverkehr A2“. Diese erhielt den Auftrag, politisch tragfähige, kurz- und mittelfristige Massnahmenvorschläge zur Optimierung des Schwerverkehrs auf der A2 und am Zoll zu erarbeiten, wobei an der strategischen Zielsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik festzuhalten und der Verminderung der negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen durch die Behinderungen des Binnenverkehrs sowie der Verkehrssicherheit besondere Beachtung zu schenken sei.

Die Steuerungsgruppe hat im Arbeitspapier „Problemanalyse“ festgehalten, dass das Rückhaltmanagement mit gravierenden Nachteilen und Risiken hinsichtlich langer Reaktionszeiten verbunden sei – insbesondere wegen personalintensivem Management, ungenügenden Triagemöglichkeiten, Engpassbildung und Unfallrisiko bei Rückhaltung auf der Autobahn sowie dem Fehlen sanitärsicher und logistischer Einrichtungen. Obwohl die Lastwagenfahrer im europäischen Verkehr staugewohnt seien, sei die Situation wegen der starken Beeinträchtigung des Binnenverkehrs, der schwierigeren Disponierung der Fahrten, Pausen und

Ruhezeiten, der erhöhten Unfallgefahr, der mangelnden Versorgung in den Stauräumen und den generell schlechteren betriebswirtschaftlichen Bedingungen unhaltbar.

Am 13. Februar 2002 verschlechterte sich die Situation im Vergleich zum Sommer 2001 noch einmal drastisch. Dennoch wurde keine einzige Massnahme eingeführt, um die von der Steuerungsgruppe aufgezeigten unhaltbaren Zustände zu verbessern.

Nach dem schrecklichen und tragischen Unfall im Gotthard-Strassentunnel vom 24. Oktober 2001 waren sich alle Parteien einig, dass der Verkehrssicherheit oberste Priorität einzuräumen sei. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS unterstützte alle Massnahmen, die Tunnelsicherheit durch bauliche Massnahmen zu verbessern.

Es wurde seitens der Strassenverkehrsverbände auch stets zum Ausdruck gebracht, dass bis zur Fertigstellung der notwendigen baulichen Massnahmen zwecks Verbesserung der Tunnelsicherheit einschränkende Massnahmen mitgetragen würden. Nach einer Aussprache mit Bundesrat Moritz Leuenberger im Dezember 2001 durfte nach Treu und Glauben damit gerechnet werden, dass der Gotthard-Strassentunnel nach Abschluss der erforderlichen Sicherheitsmassnahmen wieder normal, d.h. beidseitig, befahrbar sein würde.

Die Verkehrssituation am Gotthard war nach der Einführung des so genannten Dosierungskonzepts – mit Einbahnregelung für den Lastwagenverkehr – chaotisch, katastrophal und unhaltbar. Das Dosierungskonzept funktionierte nicht. Es produzierte kilometerlange Staus und stundenlanges Warten der Chauffeure unter menschenunwürdigen Bedingungen. Eingeführt wurde das Dosierungskonzept mit einem 2-Stunden-Takt. Mitte Januar 2002 wurde ein 4-Stunden-Takt eingeführt. Ab 7. Februar 2002 versuchte man es mit einem 3-Stunden-Takt und ab 6. Mai 2002 wieder mit einem 2-Stunden-Takt. Trotz laufender Änderung des Stunden-Takts verbesserte sich die Situation nicht wesentlich. In einer Medienmitteilung vom 18. Januar 2002 erachtete das UVEK eine Wartezeit von sechs Stunden für die Fahrt von Luzern nach Airolo als zumutbar!

Als zusätzliche Massnahme wurde es ab dem 4. März 2002 möglich, die Grenze zu bewirtschaften – und zwar insofern, als zur Aufrechterhaltung des Dosierungskonzepts von den Kantonen Tessin und Uri die „Phase Rot“ ausgerufen werden konnte. Davon machte der Kanton Tessin bereits am 14. März 2002 zum ersten Mal Gebrauch.

Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten im Gotthard-Strassentunnel wurde unter dem Druck der Strassenverkehrs- und Wirtschaftsverbände sowie der bürgerlichen Parteien vom untauglichen Dosierungskonzept per 30. September 2002 zu einem „Tropfenzählersystem“ gewechselt, das es auch Lastwagen wieder erlaubte, sich im Tunnel zu kreuzen. Das Ausrufen der „Phase Rot“ blieb weiterhin möglich. Zugleich führte der Bundesrat zur Erhaltung der wirtschaftlichen Funktionsfähigkeit der Südschweiz den so genannten „S“-Verkehr ein, wodurch der Grossteil des Binnenverkehrs gesondert behandelt wurde und eine erleichterte Durchfahrt durch den Tunnel zugestanden erhielt.

Gemäss den jetzt zur Diskussion gestellten Anhörungsunterlagen soll auf dieses „Tropfenzählersystem“ mittelfristig ein Reservationssystem aufgefropft werden.

## **II. Grundsätzliche und zusammenfassende Bemerkungen**

Das Reservat ionssystem soll das angeblich aus Sicherheitsgründen für den Schwerverkehr auf der A2 und der A13 eingeführte Bewirtschaftungssystem („Tropfenzählersystem“ am Gotthard- bzw. Dosierungskonzept mit Einbahnregelung am San-Bernardino-Strassentunnel) optimieren bzw. ergänzen. Gestützt auf den sachlichen Zusammenhang des Reservat ionssystems und des „Tropfenzählersystems“ wird der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS im Folgenden auch zu Letzterem seine Meinung äussern und präzisieren.

Im Weiteren soll sich das Reservat ionssystem (und damit auch das „Tropfenzählersystem“) auf Art 53a SVG stützen. Dies bedeutet, dass das Reservat ionssystem grundsätzlich als neues Instrument der Verkehrslenkung, welches auch für den Personenwagen(PW)-Verkehr Gültigkeit haben könnte, beurteilt werden muss.

**Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lehnt das vorgeschlagene Reservat ionssystem für den Schwerverkehr A2/A13 – insbesondere das zur Beurteilung vorliegende Konzept für die Gotthardroute, aber auch das sich in Planung befindliche Konzept für die San-Bernardino-Strecke – als permanentes Instrument der Verkehrslenkung grundsätzlich ab.**

Der Strassenverkehrsverband FRS hat sich stets gegen jegliche permanente Dosierungsmassnahmen für den Schwerverkehr im Landesinnern, insbesondere beidseits der Alpenübergänge am Gotthard und San Bernardino, ausgesprochen, da sie aufgrund der geltenden Gesetzgebung gar nicht generell verordnet werden dürfen. Mit der Einführung des vorgeschlagenen Reservat ionssystems wird das seitens des Bundes implementierte und institutionalisierte „Tropfenzählersystem“ nicht abgeschafft oder je nach Verkehrsaufkommen flexibel gehandhabt. Im Gegenteil: Ihm wird neu ein ebenfalls dauerhaft vorgesehene s Reservat ionssystem aufgepfropft; damit wird das „Tropfenzählersystem“ in seiner ungerechtfertigten Permanenz zementiert bzw. faktisch legitimiert. Mit anderen Worten: Die bestehenden ständigen Dosierungsmassnahmen werden nicht ab-, sondern ausgebaut. Während sich der Strassenverkehrsverband FRS einer Anordnung von Massnahmen zur Lenkung des motorisierten Verkehrs auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung, die geeignet und nötig sind, schwere Störungen des Verkehrs, welche die Verkehrssicherheit gefährden, zu verhindern oder zu beseitigen (*Art. 53a Abs. 1 Bst. a SVG*), nicht verschliesst, weist er eine Erweiterung des heutigen permanent angeordneten „Tropfenzählersystems“ durch ein ebensolches Reservat ionssystem als nicht gesetzeskonform und nicht praktikabel zurück.

**Anstelle eines permanenten Reservat ionssystems sowie in Bezug auf ein permanentes „Tropfenzählersystem“ (Gotthard) und Dosierungskonzept (San Bernardino) für den Schwerverkehr A2/A13 beantragt der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS**

- den umgehenden Ausbau der Infrastrukturen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr nach Massgabe der angemessenen Leistungsfähigkeit (avanti-Initiative);
- die Ausarbeitung von „Verkehrsplänen“ für den Fall von „schweren Störungen des Verkehrs“ – wie vom Parlament als Grundlage zu Art. 53a SVG verlangt;

- die sofortige Aufnahme von Verhandlungen mit der EU, um den alpenquerenden Transitgüterverkehr, der die Schweiz von Grenze zu Grenze auf der Strasse passiert, mengenmässig zu kontingentieren<sup>1</sup>;
- die Umsetzung der durch die Task Force „Lastwagentransit A2“ und die Steuerungsgruppe „Optimierung Schwerverkehr A2“ vorgeschlagenen und hienach angeführten Massnahmen;
- die Abschaffung des Umrechnungsmodus 1 LKW = 3 PWE;
- die Erhöhung der Kapazität auf 1'200 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung im Gotthard-Strassentunnel;
- die Reduktion des Sicherheitsabstands auf höchstens 100 Meter;
- die Aufnahme von Verhandlungen mit der EU und/oder den Anrainerstaaten hinsichtlich des Transitverkehrs im ganzen Alpenbogen und der Förderung des internationalen Schienengütertransports.

Seit der Ablösung des Dosierungskonzepts durch das „Tropfenzählersystem“ hat sich – insbesondere mit der Einführung des „S“-Verkehrs – die Situation am Gotthard entschärft. Grund dafür ist aber nicht primär das neue System, sondern vor allem die markante Abschwächung der Konjunktur und die damit verbundene Abnahme der Transporte. Bei einem wirtschaftlichen Aufschwung wird der Güterverkehr rasch zunehmen und das „Tropfenzählersystem“ an seine Grenzen stossen. Der „S“-Verkehr soll weiterhin priorisiert werden und dem Reservatıonssystem nicht unterstellt sein. Die durch den „S“-Verkehr beanspruchte Durchfahrtskapazität kann nicht zum voraus berechnet werden. Es ist daher vorprogrammiert, dass bei der gewünschten grossen Anzahl von Reservatıonen der „S“-Verkehr negativ beeinträchtigt wird.

**Zum Stichwort „Verhandlungen mit der EU“** – Für den Strassenverkehrsverband FRS gilt als unbestritten, dass für die Bewältigung der anstehenden Transitverkehrsprobleme die internationale Zusammenarbeit von grundlegender Bedeutung ist. Umso unverständlicher ist es, dass die Schweiz ohne vorgängige Verhandlungen und Koordination mit der EU Massnahmen einführen will, die rechtlich, politisch und volkswirtschaftlich mehr als fragwürdig erscheinen und keinen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung der anstehenden Probleme auf den Transitstrecken leisten. Anstelle von echten Lösungen für die bestehenden und künftigen Verkehrsprobleme werden Massnahmen vorgeschlagen, die darauf abzielen, den Strassenverkehr mittels permanent angeordneter Dosierungsmassnahmen im Inland künstlich zu beschränken und zu behindern.

Deshalb verlangt der Strassenverkehrsverband FRS, dass die geltende Rechtsgrundlage (Art. 53a SVG) gemäss den einschlägigen Aussagen bei der Behandlung in den eidgenössischen Räten angewendet wird und dass der Bund umgehend mit der Europäischen Union (EU) Verhandlungen aufnimmt, um eine praxis- und wirtschaftsorientierte Lösung herbeizuführen, mit welcher der Strassentransitgüterverkehr über die Schweizer Alpen mengenmässig beschränkt werden kann. Dies mit dem erklärten Ziel, letztlich alle im Inland bestehenden – ständigen und nicht ständigen – Dosierungsmassnahmen abschaffen und die voraussehbar heikle Übergangsphase bis zur Vollendung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) sowie zur Fertigstellung einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard (Stichwort: avanti-Initiative bzw. direkter Gegenvorschlag) meistern zu können. Es darf nicht sein, dass

<sup>1</sup> vgl. <http://www.strassenverkehrsverband.ch/Dosierungspolitik.pdf>

sich der Bund diese selbstverschuldete schwierige Übergangsperiode insofern politisch zu Nutzen macht, als er damit staatliche Instrumente zur Lenkung und Beeinflussung des gesamten motorisierten Individualverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz permanent einführt und rechtfertigt.

**Zum Stichwort „Massnahmenvorschläge der Task Force ‚Lastwagentransit A2‘“** – Die Task Force „Lastwagentransit A2“ und die Steuerungsgruppe „Optimierung Schwerverkehr A2“ haben eine ganze Reihe von effizienten und vom Strassenverkehrsverband FRS unterstützten Massnahmen vorgeschlagen:

- provisorische Erweiterung der Zollanlage auf dem Gelände des Rangierbahnhofes der Deutschen Bahn (DB) in Basel;
- LSVA-Abfertigungsterminal auf Fahrerhöhe;
- Aufnahme der Strecke Mendrisio–Stabio Est–Gaggiolo ins Nationalstrassennetz und deren zügige Realisierung;
- Förderung der rückwärtigen Verzollung, NCTS, Massnahmen auf der italienischen Seite der Grenze, rückwärtiges Zollamt und Servicecenter in Monteforno;
- Unterstützung privater Autohöfe abseits der Autobahn durch den Bund;
- Abstellplätze auf den Flugplätzen Ambri und Alpnach;
- Erhöhung LKW-Kapazität und Serviceeinrichtungen auf Raststätten und Rastplätzen;
- Entleerung der Stauräume nach 22 Uhr bei ausserordentlichen Ereignissen (so genanntes Gartenschlauchprinzip) und Verlängerung der Zollabfertigungszeiten, etc.

Leider wurde bisher nur ein Bruchteil dieser Vorschläge realisiert. Stattdessen hat sich der Bund auf permanente Dosierungsmassnahmen verlegt, die vordergründig mit der Verkehrssicherheit gerechtfertigt werden. Damit besteht der nicht ganz unbegründete Verdacht, dass vorhandene Kapazitäten künstlich und willkürlich durch politisch motivierte Massnahmen beschränkt werden sollen.

**Zur Forderung nach Warteräumen abseits der Autobahnen** – Die Erstellung von Warteräumen abseits der Autobahn wird einerseits als Voraussetzung für das Reservatıonssystem bezeichnet<sup>2</sup>; andererseits wird festgehalten, dass Warteräume abseits der Autobahn auch ohne Reservatıonssystem zur Optimierung des „Tropfenzählersystems“ anzustreben sind: „Solche Warteräume sind grundsätzlich auch für das heutige System ohne Reservatıon als Ersatz für die Abstellflächen auf der Autobahn wünschenswert.“<sup>3</sup> Diese Warteräume lassen sich mit den vom Bund im Rahmen des Nationalstrassenprogramms schon beschlossenen Schwerverkehrskontrollzentren und/oder Autohöfen mit geeigneter Infrastruktur (Tank- und Reparaturstelle, Verpflegung und Retablierung für Berufsfahrer) kombinieren. Der Bau je eines Warteraums auf beiden Seiten des Gotthard-Strassentunnels kostet 60 bis 80 Millionen Franken. „Diese Baukosten fallen aber auch ohne Reservatıonssystem an, weil die Schaffung solcher Warteräume auch ohne Reservatıonssystem angestrebt wird.“<sup>4</sup>

Diese Aussagen sind einigermassen verwirrend und nicht gerade konzis. Es ist u.E. unlauter, die beiden Warteräume als Voraussetzung für das Reservatıonssystem zu propagieren und im gleichen Atemzug zu vermerken, dass sie sowieso gebaut werden müssen, um primär die

<sup>2</sup> Bericht „Reservatıonssystem für den Schwerverkehr A2/A13 – Konzept für die Gotthardroute“, S. 2

<sup>3</sup> a.a.O. S. 9

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

heutigen Abstellflächen (Spurkolonnen auf Standstreifen) weitgehend zu ersetzen. Um Letzteres zu erreichen, erwarten wir vom Bund, dass er die besagten Warteräume so rasch und so leistungsfähig als möglich errichtet. Sobald diese erstellt und in Betrieb sind, ist es nach Meinung des Strassenverkehrsverbands FRS absolut ausreichend, wenn der Bund in Zeiten fehlender massiver Verkehrsstörungen lediglich Empfehlungen (z.B. mittels Verkehrsinformationen) zur Lenkung des motorisierten Verkehrs abgibt, die im Interesse eines sicheren und flüssigen Verkehrs sowie zur Erreichung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes vom 8. Oktober 1999 sind (Art. 53a Abs. 1 Bst. b SVG).

**Zum Stichwort „Kapazitätserhöhung im Gotthard-Strassentunnel“** – Im Weiteren entsprechen 1'000 Personenwagen-Einheiten (PWE) je Stunde und Richtung nicht der wissenschaftlich nachgewiesenen Leistungsfähigkeit des Gotthard-Strassentunnels von 1'200 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung. Der Umrechnungsmodus, 1 Lastwagen (LKW) entspricht 3 PWE, ist willkürlich festgesetzt. Zudem ist ein Sicherheitsabstand von 150 Metern für LKW übertrieben (vgl. hienach Punkt 2 „Das ‚Tropfenzählersystem‘“)

### III. Detailbemerkungen

#### 1. Rechtsgrundlagen

Im Konzept für das Reservatıonssystem wird unter Punkt 5 „Rechtliche Anforderungen“ ausgeführt, dass sich die rechtliche Grundlage eines Reservatıonssystems auf Artikel 53a des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)<sup>5</sup> stützt, welcher sich seinerseits auf das Verkehrsverlagerungsgesetz abstützt und seit dem 1. Januar 2003 mit folgendem Wortlaut in Kraft ist:

Art. 53a

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann nach Anhören der Kantone:

- a. Massnahmen zur Lenkung des motorisierten Verkehrs auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung anordnen, die geeignet und nötig sind, schwere Störungen des Verkehrs, welche die Verkehrssicherheit gefährden, zu verhindern oder zu beseitigen;
- b. Empfehlungen zur Lenkung des motorisierten Verkehrs abgeben im Interesse eines sicheren und flüssigen Verkehrs sowie zur Erreichung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes vom 8. Oktober 1999.

<sup>2</sup> Er kann die Durchführung der Massnahmen und Empfehlungen an einen Dritten übertragen.

<sup>3</sup> Die Kantone nehmen dem Ziel des Verkehrsverlagerungsgesetzes vom 8. Oktober 1999 und der erhöhten Gefährdung angepasste Schwerverkehrskontrollen auf der Strasse vor.

Weiter wird im vorliegenden Konzept für ein Reservatıonssystem ausgeführt, dass es somit in der Kompetenz des Bundes liegt, Verkehrslenkungsmassnahmen vorzusehen, wobei insbesondere folgende Elemente zu beachten seien:

---

<sup>5</sup> SR 741.01

- Die Möglichkeit zur Verkehrslenkung beschränkt sich nicht auf den Nord-Süd-Verkehr, sondern gilt gesamtschweizerisch;
- es besteht die Möglichkeit der Schaffung einer Verkehrsleitzentrale (Bund kann diese Aufgabe selbst wahrnehmen oder an Kantone bzw. Private delegieren);
- keine Beschränkung auf Güterschwerverkehr (auch PW-Verkehr kann (muss?) berücksichtigt werden).<sup>6</sup>

Was im vorliegenden Bericht „Reservationssystem für den Schwerverkehr A2/A13 – Konzept für die Gotthardroute“ verschwiegen wird, ist die Tatsache, dass sich seit der Revision von Art. 53a SVG die Rechtsgrundlagen gegenüber dem alten Wortlaut entscheidend geändert haben. Nach altem Recht konnte der Bundesrat zur Sicherstellung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes und im Sinne eines flüssigen und sicheren Transitverkehrs durch die Alpen Verkehrslenkungsmassnahmen für die schweren Motorwagen zum Gütertransport vorsehen. Nach neuem Recht kann der Bundesrat zwar für den gesamten motorisierten Verkehr auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung Massnahmen zur Lenkung des motorisierten Verkehrs anordnen, aber nur sofern diese geeignet und nötig sind, schwere Störungen des Verkehrs, welche die Verkehrssicherheit gefährden, zu verhindern oder zu beseitigen.

Zur Sicherstellung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes und im Interesse eines sicheren und flüssigen Verkehrs kann der Bundesrat jedoch nur noch Empfehlungen abgeben.

Damit ist die Interventionsmöglichkeit des Bundesrates eingeschränkt, braucht es doch für die Einführung von Massnahmen zur Lenkung des motorisierten Verkehrs schwere Störungen des Verkehrs, welche erst noch die Verkehrssicherheit gefährden müssen. Zusätzlich müssen die verfügbaren Massnahmen geeignet und nötig sein, um diese schweren Störungen zu verhindern oder zu beseitigen.

Da der neue Art. 53a erst während der Verhandlungen zur letzten Revision des Strassenverkehrsgesetzes im Nationalrat eingebracht worden ist, fehlen entsprechende Ausführungen in der Botschaft des Bundesrats. Diese Aufgabe wurde der vorberatenden Kommission des Ständerats überlassen. Ihr Sprecher, Ständerat Hans Hess, präziserte den Unterschied zwischen Empfehlungen und Massnahmen im Plenum mit folgenden Worten:

*Es wird deshalb zwischen der Empfehlung und der Massnahme unterschieden. Empfehlungen sollen einen sicheren Verkehrsfluss garantieren. Eine Empfehlung wäre beispielsweise, an der Grenze einen Hinweis anzubringen, auf dem steht, der Gotthard sei verstopft und es werde empfohlen, den Autoverlad Lötschberg zu benutzen. Es handelt sich nicht um einen Zwang, sondern um einen Hinweis. Daneben sind Zwangsmassnahmen vorgesehen. Diese sind dann an härtere Voraussetzungen gebunden. Es geht darum, schwere Verkehrsbehinderungen oder Störungen, welche die Verkehrssicherheit gefährden, zu verhindern oder zu beseitigen. Eine schwere Störung wäre nach Auffassung der Kommission zum Beispiel ein Stau, der über drei Stunden andauert. Die Verkehrsmassnahmen sollen auf dieser Grundlage durch den Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen erarbeitet werden und dann in so genannten vorbehaltenen Beschlüssen, das sind die Verkehrspläne, festgelegt werden. Tritt der im Verkehrsplan beschriebene Sachverhalt X ein, so sind die vorbehaltenen Massnahmen entsprechend zu vollziehen.<sup>7</sup>*

<sup>6</sup> Bericht „Reservationssystem für den Schwerverkehr A2/A13 – Konzept für die Gotthardroute“, S. 13

<sup>7</sup> Amtliches Bulletin vom 25. September 2001, S. 563

Bundesrat Moritz Leuenberger unterstützte diese Aussage für das Protokoll wie folgt:

*Diese Massnahmen sind nur vorgesehen, um „schwere Störungen“ zu beseitigen; das Beispiel der drei Stunden Stau am Gotthard wurde genannt. Wir haben das gemeinsam so entwickelt, und ich würde das in meiner Funktion als Bundesrat gerne verbindlich zu den Akten geben. Wir haben also nicht im Sinn, beim geringsten Anzeichen eines "Stäuleins" bereits Umlenkungsmassnahmen zu befehlen, um mehr LSVA kassieren zu können. Das ist nicht die Meinung, sondern es ging uns wirklich darum, etwas in die Hand zu bekommen, um eine aktuelle Stausituation, die zum Teil gravierend sein könnte, in den Griff zu bekommen.<sup>8</sup>*

Diesen Ausführungen ist – auch nach dem Willen des Nationalrats – der gleiche Stellenwert wie einem Botschaftstext zuzubilligen.

Fazit: Aus hievor genannten Gründen kann aufgrund des geltenden Rechts und dem Fehlen von Verkehrsplänen u.E. weder das „Tropfenzählersystem“ noch ein allfälliges, darauf aufgepropftes Reservationssystem generell und permanent angeordnet werden. Der Bund kann nur punktuell und lediglich während der Zeitdauer von schweren Störungen des Verkehrs entsprechende lenkende Massnahmen verfügen. Diese muss er in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen jedoch zuerst erarbeiten und dann in so genannten vorbehaltenen Beschlüssen (Verkehrsplänen) festlegen. Erst beim Eintreten eines in Verkehrsplänen beschriebenen Sachverhalts sind die entsprechenden Massnahmen zu vollziehen.

## **2. Das „Tropfenzählersystem“**

Existieren auf der Gotthard- oder San-Bernardino-Route keine schweren Störungen des Verkehrs gemäss Ausführungen der ständerätlichen Verkehrskommission, sind durch den Bund auch keine Massnahmen zur Lenkung des motorisierten Verkehrs anzuordnen. Nach Dafürhalten des Strassenverkehrsverbands FRS ist das heutige „Tropfenzählersystem“ – und mit ihm die Regelung für den „S“-Verkehr – deshalb in Zeiten ohne schwere Störungen aufzuheben. Die permanente Anordnung von Dosierungsmassnahmen beidseits des Gotthard-Strassentunnels mutet auch insofern eigenartig an, als gemäss UVEK schwere Störungen (will heissen anhaltende Stausituationen) auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung in erster Linie und generell in den Agglomerationen zu verzeichnen sind, es am Gotthard jedoch nur an wenigen Tagen (Ostern, Pfingsten, Sommer- und Herbstferien) zu solchen Störungen kommt. Aber auch in Zeiten, in denen tatsächlich schwere Störungen am Gotthard auftreten, kann dem gegenwärtigen „Tropfenzählersystem“ eine gewisse Willkür – wir erläutern dies hienach – nicht abgesprochen werden.

Anlässlich des zweiten Runden Tisches<sup>9</sup> zur Verkehrsproblematik am Gotthard vom 2. Juli 2002 diskutierte der Bund mit den interessierten Kreisen Anpassungen betreffend das Dosierungskonzept, das infolge des tragischen Unfalls im Gotthard-Strassentunnel vom 24. Oktober 2001 eingeführt worden war.

Mit den neuen Massnahmen sollte erreicht werden, dass

§ die Verkehrssicherheit insgesamt verbessert wird;

<sup>8</sup> a.a.O.

<sup>9</sup> Runder Tisch Schwerverkehr, UVEK-Protokoll der 2. Sitzung vom 2. Juli 2002

- § der Verkehrsfluss insbesondere auf der A2 verstetigt werden kann;
- § die Wartezeiten für den schweren Güterverkehr am Gotthard-Strassentunnel gesenkt werden;
- § die anderen Alpenübergänge (San Bernardino usw.) entlastet werden.

Es wurde die Einführung des „Tropfenzählersystems“ (zwei bis drei Lastwagen pro Minute) beschlossen. Für nicht grenzüberschreitende, alpenquerende Warentransporte aus der oder in die Südschweiz wurden mit dem „S“-Verkehr Erleichterungen geschaffen.

Eingeführt wurde das „Tropfenzählersystem“ mit einer Begrenzung von 1 bis 2,5 LKW pro Minute, d.h. 60 bis 150 LKW pro Stunde und Richtung je nach PW-Aufkommen. Weiter wurden als optimaler und sicherer Verkehrsfluss 1'000 Personenwagen-Einheiten (PWE) pro Stunde und Richtung angenommen, wobei 1 LKW 3 PWE entspricht. Die maximale Anzahl LKW pro Stunde und Richtung wurde mit der Begründung der Sicherstellung eines sicheren und flüssigen Verkehrs auf 150 LKW pro Stunde festgelegt. Diese Obergrenze gilt auch bei geringem PW-Verkehr. Zur Gewährleistung eines minimalen Schwerverkehrsanteils (60 LKW pro Stunde) kann bei sehr starkem PW-Aufkommen auch dieser bewirtschaftet werden. Der Sicherheitsabstand von 150 Metern zwischen den Lastwagen wurde beibehalten.

In der wissenschaftlichen Studie „Konfliktanalyse Ausbau Gotthard“ hat Prof. Hidber errechnet, dass die Leistungsfähigkeit der Strasse zwischen Göschenen und Airolo (Gotthard-Strassentunnel) in beiden Richtungen je 1'200 Fahrzeuge pro Stunde (ohne Lastwagen sogar je 1'300 Fahrzeuge pro Stunde) beträgt.<sup>10</sup> Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes liess das Bundesamt für Strassen (Astra) bei Jenni+Gottardi eine wissenschaftliche Studie<sup>11</sup> erstellen – mit dem Auftrag, für die Verkehrsprognosen und die damit zusammenhängenden Modellsimulationen die entsprechenden Netze aufzubereiten. Dabei wurde die Leistungsfähigkeit von 1'200 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung bestätigt.

Folglich beträgt die Leistungsfähigkeit des Gotthardtunnels nicht 1'000 PWE, sondern 1'200 Fahrzeuge, wobei ein Lastwagenanteil von 20 Prozent miteingerechnet ist. Da die Verkehrsmodelle auch den Sicherheitsaspekten Rechnung tragen, gibt es keinen überzeugenden und ersichtlichen Grund, einem Lastwagen drei PWE zuzuordnen. Mit dieser Rechnung, die auf der Vorgabe beruht, dass maximal 150 LKW pro Stunde und Richtung durch den Tunnel geschleust werden sollen, können maximal 550 PW anstelle von 850 PW pro Stunde und Richtung den Tunnel durchfahren. Zudem ist auch der Sicherheitsabstand von 150 Metern zwischen den Lastwagen als politischer Entscheid zu werten, hat doch schon die Task Force „Lastwagentransit A2“<sup>12</sup> in ihrem Bericht einen Sicherheitsabstand von 100 Metern als übertrieben bewertet.

Es grenzt u.E. deshalb an Willkür,

- nur 1'000 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung durch den Gotthard-Strassentunnel fahren zu lassen,
- einen LKW als drei PWE zu berechnen und
- den Sicherheitsabstand auf 150 Meter festzulegen.

<sup>10</sup> Hidber, IVT ETHZ, Konfliktanalyse Ausbau Gotthard, März 1999

<sup>11</sup> Jenni+Gottardi AG – AVANTI Teilprojekt TP3a, Kapazitäts- und Auslastungsstudie, April 2002

<sup>12</sup> Schlussbericht Task Force „Lastwagentransit A2“

Unsere kritischen Einwände werden durch die Aussage von Bundesrat Moritz Leuenberger, diese Systeme seien „zwar unter dem Titel Sicherheit“ lanciert worden, in Wirklichkeit gehörten sie „aber auch zur Verlagerungspolitik“, bestätigt.<sup>13</sup>

Fazit: Der Strassenverkehrsverband FRS fordert, dass zum einen das „Tropfenzählersystem“ am Gotthard-Strassentunnel bzw. die Dosierungsmassnahmen am San-Bernardino-Strassentunnel nur dann zum Zuge kommen, wenn tatsächlich schwere Störungen des Verkehrs im Sinne der im Ständerat geäusserten Konkretisierungen vorliegen, und dass zum andern das bestehende „Tropfenzählersystem“ aufgrund der hiev or gemachten Darlegungen angepasst wird.

### **3. Das Reservat ionssystem**

#### **3.1 Allgemeines**

Der Strassenverkehrsverband FRS lehnt das angestrebte Reservat ionssystem ab. Es öffnet Bestrebungen Tür und Tor, bestehende Strasseninfrastrukturen künstlich zu beschränken und aufgrund politischer Motivation staatlich zu regeln. Wie unter Kapitel II hiev or erläutert plädiert der FRS – anstelle der Einführung eines Reservat ionssystems im schweizerischen Alleingang – für die unverzügliche Aufnahme von Verhandlungen mit der EU, um eine bessere Lösung zur Kontingentierung der Camions, welche die Schweiz von Grenze zu Grenze über die Alpen transitieren, herbeizuführen.<sup>14</sup>

Von der Aufpflropfung eines Reservat ionssystems auf das „Tropfenzählersystem“ ist keine zusätzliche Hebung der Verkehrssicherheit zu erwarten. Grundidee der Reservat ion ist vielmehr die Verbesserung der Flexibilität des Verkehrsmanagements: „Das Reservat ionssystem erhöht die Planbarkeit und Zuverlässigkeit der Alpendurchfahrt für das Transportgewerbe.“<sup>15</sup> Dieses Versprechen gab der Bund bereits bei der damaligen Einführung des – wie sich später in der Praxis herausstellte – untauglichen Dosierungskonzepts ab, das die Lastwagen in einen Taktfahrplan à la SBB presste. Vom UVEK wurde das Dosierungskonzept dazumal als berechenbares System angepriesen, das auch von der Wirtschaft honoriert werde.<sup>16</sup> Mit den gleichen Vorschusslorbeeren wird jetzt das Reservat ionssystem bedacht.

Wie das Dosierungskonzept vermag das Reservat ionssystem auf dem Papier vielleicht eine überzeugende Lösung anzubieten; in der Praxis jedoch hat schon das Dosierungskonzept versagt: Staus mit stundenlangen Wartezeiten wurden nicht wie vom UVEK versprochen zur Ausnahme, sondern zum Dauerzustand. Es spricht vieles dafür, dass dies mit dem zur Diskussion gestellten Reservat ionssystem nicht anders sein wird.

Bereits das Dosierungskonzept hat deutlich gemacht, dass eine effiziente Koordination unter den einzelnen Stauräumen nicht gewährleistet ist. Mangelnde Koordination wird auch das Reservat ionssystem stark beeinträchtigen. Zudem ist absehbar, dass die starren Zeitfenster – nicht zuletzt infolge ungenügender Flexibilität – nicht eingehalten werden können. Der

<sup>13</sup> Urs Paul Engeler, „Fahrt ins Glück“, Weltwoche 23/03

<sup>14</sup> vgl. <http://www.strassenverkehrsverband.ch/Dosierungspolitik.pdf>

<sup>15</sup> Bericht „Reservat ionssystem für den Schwerverkehr A2/A13 – Konzept für die Gotthardroute“, S. 5

<sup>16</sup> vgl. <http://www.strassenverkehrsverband.ch/Dosierungskonzept.pdf>

Hinweis, Annullierungen und Umbuchungen der Reservatıon seien nur in beschränktem Mass zulässig<sup>17</sup>, bestätigt, dass das vorgesehene Konzept eines Reservatıonssystems unflexibel und kaum praxisorientiert ist. Aussagen wie „Das Reservatıonssystem führt zu einer Verflüssigung des Verkehrs und zu einer besseren Verteilung der heutigen Tages- und Wochenspitzen“<sup>18</sup>, „Insgesamt bewirkt das Reservatıonssystem eine Reduktion der Wartezeiten“<sup>19</sup> sowie „Ausserdem führt das System zu einer besseren Planbarkeit der Fahrten und schafft ein Informationssystem für die Transportwirtschaft“<sup>20</sup> sind für den Strassenverkehrsverband FRS deshalb nicht nachvollziehbar.

Heutzutage müssen Transportaufträge sehr flexibel und hauptsächlich äusserst kurzfristig disponiert werden. Das Reservatıonssystem gibt dem Benützer keine Garantie, im gewünschten Zeitfenster eine Reservatıon zu ergattern. Transporte über kurze und mittlere Distanzen sind demzufolge gegenüber Transporten über lange Strecken (z.B. Nordeuropa-Italien) benachteiligt. Wir erachten es als paradox, dass ausgerechnet jene Transporte bevorteilt werden, die eigentlich auf die Bahn verlagert werden sollten.

Eine Reservierung von Durchfahrtszeiten für schwere Strassennutzfahrzeuge kann nicht mit dem fahrplanmässigen Flug-, Bahn-, oder Schiffsverkehr (insbesondere Fähren) verglichen werden. Der Grossteil aller Transporte verlaufen nicht zu Fixterminen im Linienverkehr von A nach B. Vielmehr wickeln sie sich individuell in der Fläche mit kurzfristigen Terminen ab. Die Fristen hinsichtlich Planbarkeit sind im heutigen Strassengüterverkehr äusserst kurz. Die Kunden erwarten von den Transporteuren grösstmögliche Flexibilität. Die Abladezeit bei den Kunden hängt von diversen variablen Grössen wie z.B. Verkehrsfluss, Stau, Kontrollen, Zollabfertigung, Streik, etc. ab. Mit dem vorgeschlagenen Reservatıonssystem wird die Planbarkeit für eine Durchfahrt nicht verbessert, sondern zusätzlich erschwert. Mit anderen Worten: Das Reservatıonssystem diszipliniert den komparativen Vorteil des Strassengüterverkehrs.

Was die von uns seit langem geforderten Warteräume abseits, aber entlang der A2 anbelangt, ist der bürokratische Aufwand bei der Einführung eines Reservatıonssystems punkto Organisation und Betrieb unverhältnismässig hoch. Zusätzlich zur schon getätigten Reservatıon soll in den Warteräumen nämlich zur Abfertigung ein aufwändiges Ticketsystem zum Zuge kommen. Mit jenem in Schalterhallen der Post kann dieses u.E. höchstens in Bezug auf die zu erwartende Länge der Abfertigungszeiten, nicht aber hinsichtlich seiner Kompliziertheit verglichen werden.<sup>21</sup>

Schliesslich legt der Hinweis, „ein Reservatıonssystem liesse sich langfristig auch zu einer Alpentransitfahrtenbörse (Versteigerung der Durchfahrtsrechte) ausbauen“<sup>22</sup>, den Verdacht nahe, dass das Reservatıonssystem lediglich als Vorstufe zur besagten Börse dienen und letzten Endes zu einer neuen Fiskalabgabe für den Schwerverkehr führen soll.

<sup>17</sup> Bericht „Reservatıonssystem für den Schwerverkehr A2/A13 – Konzept für die Gotthardroute“, S. 8

<sup>18</sup> a.a.O. S. 3

<sup>19</sup> a.a.O.

<sup>20</sup> a.a.O.

<sup>21</sup> a.a.O. S. 10f

<sup>22</sup> a.a.O. S. 19

### 3.2 Detailbemerktungen zu einzelnen Punkten

Falls das Reservatıonssystem trotz unserer grundsätzlichen ablehnenden Haltung eingeführt werden sollte, beantragen wir, dass den folgenden Bemerkungen Rechnung getragen wird.

*ad 4.2 Festlegung der Zeitabschnitte und Anzahl der reservierbaren Durchfahrten*

Vorgesehen ist, zusätzlich einen Zeitabschnitt als Reserve für Fahrzeuge bereit zu stellen, die nicht planmässig abgefertigt werden konnten (z.B. „zu spät Gekommene“), und zwar von 21 bis 22 Uhr. Es stellt sich die Frage, ob solche Fahrzeuge nur in diesem Zeitabschnitt weiterfahren dürfen oder ob sie gleich wie die „stand by“ Fahrzeuge behandelt werden.

*ad 4.3.4 Verknüpfung mit anderen Informationssystemen*

Wie hievor dargelegt ist ein wie auch immer geartetes Instrument zur mengenmässigen Beschränkung der Lastwagen im alpenquerenden schweizerischen Strassentransit von Grenze zu Grenze eigentlich nur im europäischen Kontext sinnvoll. Aus diesem Grunde ist die Verknüpfung der entsprechenden EDV-Plattform mit dem europäischen EDV-System „Neues Computerisiertes Transitsystem (NCTS)“, welches das heute bestehende „gemeinsame Versandverfahren (gVV)“ bis 2005 ablösen und das Transitverfahren dank der elektronischen Abwicklung verbessern soll, eingehend zu prüfen.

*ad 4.4.4 Auswirkungen des Systems auf Fahrzeuge ohne Reservation*

Das Reservatıonssystem soll auf Freiwilligkeit basieren (vgl. 4.1 Grundsatz). Dies mag theoretisch stimmen; in der Praxis aber wird es bei gestiegenem Schwerverkehrsaufkommen zum Obligatorium, da in der Priorität zuerst der „S“-Verkehr, dann der Reservations- und zuletzt der „stand by“ Verkehr rangieren.

„Das Reservatıonssystem privilegiert reservierte Fahrzeuge gegenüber solchen ohne Reservation. Bei Kapazitätsengpässen haben deshalb ‚stand by‘ Fahrzeuge mit teilweise langen Wartezeiten zu rechnen. Es ist aber grundsätzlich davon auszugehen, dass sich mit der Zeit die Anzahl der Fahrzeuge ohne Reservation infolge zunehmender Benützung des Reservatıonssystems reduzieren wird.“<sup>23</sup>

Das bedeutet, dass das Reservieren am Gotthard-Strassentunnel aus praktischen Gründen mit der Zeit nicht mehr freiwillig, sondern de facto obligatorisch sein wird.

*ad 5.2 Zusätzlicher Regelungsbedarf*

Bei der allfälligen Einführung eines Reservatıonssystems für die Gotthardroute ist gemäss den Präzisionen des Kommissionssprechers des Ständerats vorzugehen:

*Es geht darum, schwere Verkehrsbehinderungen oder Störungen, welche die Verkehrssicherheit gefährden, zu verhindern oder zu beseitigen. Eine schwere Störung wäre nach Auffassung der Kommission zum Beispiel ein Stau, der über drei Stunden andauert. Die Verkehrsmassnahmen sollen auf dieser Grundlage durch den Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen erarbeitet werden und dann in so genannten vorbehaltenen Beschlüssen, das sind*

<sup>23</sup> Bericht „Reservatıonssystem für den Schwerverkehr A2/A13 – Konzept für die Gotthardroute“, S. 11

die Verkehrspläne, festgelegt werden. Tritt der im Verkehrsplan beschriebene Sachverhalt X ein, so sind die vorbehaltenen Massnahmen entsprechend zu vollziehen.<sup>24</sup>

ad 6.1 Räumliche Anordnung

Die Kapazität von 200 bis 250 Plätzen für den eigentlichen Warteraum ist ungenügend. Parkplätze beanspruchen nicht nur jene, die eine Reservatıon getätigt haben, sondern auch jene ohne Reservatıon.

ad 7. Kosten/Nutzen der Massnahme und Finanzierung

Bei einem erwünschten Wachstum unserer Wirtschaft wird auch der Binnengüterverkehr zunehmen. Sollte das Reservatıonssystem eine „stark lenkende Wirkung“ haben, so wird die Zahl der Fahrzeuge, die eine Reservatıon benötigten, zu Gunsten des „S“-Verkehrs, der keine Reservatıon braucht, abnehmen. Daher wird die Rentabilitätsberechnung, die auf vermeidbaren Staustunden beruht, stark angezweifelt. Im Weiteren kann das System nur bei „schweren Störungen des Verkehrs“ in Kraft treten, was bei Rentabilitätsberechnungen berücksichtigt werden muss.

Die Investitionen von 60 bis 80 Millionen Franken für die beiden Warteräume sowie die Betriebskosten von geschätzten fünf bis zehn Millionen Franken jährlich erachten wir als zu hoch im Verhältnis zum erzielten Nutzen. Deshalb ist die Höhe dieser Investitionen nochmals einer eingehenden Prüfung zu unterziehen.

Nur nebenbei sei bemerkt, dass Kosten in ähnlicher Grössenordnung auch am San Bernardino anfallen werden. Diese Finanzmittel, welche aus zweckgebundenen „Strassengeldern“ bereit gestellt werden und mit 120 bis 160 Millionen Franken immerhin etwa einen Sechstel der gesamten Baukosten eines zweiten Strassentunnels am Gotthard ausmachen, wären effizienterweise in den Ausbau der Strasseninfrastrukturen zu investieren.

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

**Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS**

Der stv. Generalsekretär

Peter Kneubühler

<sup>24</sup> Amtliches Bulletin vom 25. September 2001, S. 563