

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

Bern, 6. Juli 2007

# Gesamtschau FinöV

## Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

---

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 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).

Da **strasseschweiz** von der Gesamtschau FinöV in verkehrs- und vor allem finanzpolitischer Hinsicht betroffen ist, erlauben wir uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen (was wir mit Befremden zur Kenntnis nehmen) –, im Rahmen der entsprechenden Vernehmlassung Stellung zu nehmen, und äussern uns zum vorliegenden Dokument wie folgt:

## **I. Grundsätzliche Bemerkungen**

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS hatte die Vorlage zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) bekämpft und im Jahr 1998 das gegnerische Komitee „Gegen die Verschwendung von Steuergeldern“ organisiert und geleitet. Im Zentrum der Argumentation stand damals unter anderem die Position, dass der gleichzeitige Bau zweier Basistunnels am Lötschberg und am Gotthard für den internationalen Transitverkehr überrissen sei, weil damit weder vollwertige Transportachsen geschaffen noch wirkungsvolle Verbesserungen für den Binnenverkehr ermöglicht werden könnten.

Die Problematik an der damaligen Vorlage bestand darin, dass man nur zum gesamten Paket und nicht zu einzelnen Teilen wie eben der Finanzierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) ja oder nein sagen konnte. So erreichte die FinöV-Vorlage, die die Befürworter unter dem Titel „Für eine moderne Bahn“ anpriesen, eine deutliche Mehrheit von rund 74 Prozent Ja-Stimmen.

In seiner Stellungnahme zur Volksabstimmung vom 29. November 1998 betreffend die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Vorlage) hatte der Bundesrat im Abstimmungsbüchlein noch geschrieben: „Die Modernisierung der Bahn kostet 30,5 Mrd. Franken. Dies ist eine zukunftsgerichtete Investition, die sich auf 20 Jahre verteilt (1,5 Mrd. / Jahr). 45 Prozent davon gehen an die Neat; der Rest fliesst in die Bahn 2000, HGV-Anschlüsse und Lärmschutz.“

Gemäss der Kurzfassung des aktuellen Neat-Standberichts Nr. 22 betragen die mutmasslichen Neat-Endkosten nun aber rund 16,9 Milliarden Franken, was gut 55 Prozent des FinöV-Gesamtkredits entspricht. Wird mit dem neuen maximalen Neat-Gesamtkredit laut Vernehmlassungsbericht (Tabelle 10, S. 66) in der Höhe von 18,8 Milliarden Franken gerechnet, ergibt sich sogar ein Kostenanteil der Neat am FinöV-Gesamtkredit von fast 62 Prozent.

Damit zeigt sich schlechterdings, dass es genau die Neat ist, die insbesondere den Vorhaben von Bahn 2000 finanzielle Mittel entzieht und diese damit sozusagen kannibalisiert. Gemäss der Kurzfassung des besagten Neat-Standberichts belaufen sich die mutmasslichen Endkosten für den allein regionalpolitisch begründeten, sach- und verkehrspolitisch jedoch äusserst fragwürdigen bzw. ungerechtfertigten Lötschberg-Basistunnel (LBT) auf rund 4,3 Milliarden bzw. rund 5,3 Milliarden Franken (inklusive Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer) – ein Betrag, der heute dringend für die Finanzierung der Neat-Gotthardachse bzw. des Gotthard-Basistunnels (GBT) benötigt würde bzw. zur Verfügung stehen sollte.

Zwar will der Bundesrat gemäss Vernehmlassungsbericht das Kostendach von 30,5 Milliarden Franken, das stets im Zusammenhang mit der FinöV-Vorlage genannt worden war, grundsätzlich nicht überschreiten. Diese hehre Absicht wird im Vernehmlassungsbericht (S. 69) jedoch auch gleich wieder relativiert – denn: Die für ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) verfügbaren Mittel im Neat-Szenario A in der Höhe von 4'010 Millionen Franken (Preisstand 1995) bzw. 4'525 Millionen Franken (Preisstand 2005, Basis für die Berechnung des Investitionsvolumens ZEB) würden für die Umsetzung des ZEB-Angebots in der Grössenordnung von fünf Milliarden Franken (Preisstand 2005) nicht ausreichen. In diesem Fall würde die Realisierung der zukünftigen Bahninfrastruktur zu einer Überschreitung des FinöV-Investitionsvolumens (30,5 Milliarden Franken, Preisstand 1995) führen.

Nur bei Anwendung des Neat-Szenarios B würde für die Investitionen in ZEB ein Betrag von 4'688 Millionen Franken (Preisbasis 1995) bzw. 5'290 Millionen Franken (Preisbasis 2005) zur Verfügung stehen. Damit wäre die Umsetzung von ZEB innerhalb des besagten FinöV-Investitionsvolumens gemäss Vernehmlassungsbericht (S. 69) offenbar möglich.

Stets in Erinnerung zu rufen gilt es diesbezüglich, dass die Kosten für die einzelnen FinöV-Projekte und somit auch die Summe des Gesamtkredits ohne die so genannt exogenen Faktoren (Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) sowie basierend auf unterschiedlichen Preis-

ständen ausgewiesen werden. Alles zusammengezählt beläuft sich der Gesamtkredit heute nämlich nicht auf 30,5 Milliarden, sondern effektiv wohl eher auf sehr konservativ geschätzte rund 40 Milliarden Franken. Davon entfallen allein rund 24 Milliarden Franken auf den Finanzbedarf der Neat.

Ein Viertel oder rund sechs Milliarden Franken dieser in hiavor erwähntem Neat-Standbericht genannten effektiven Neat-Endkosten in der Höhe von rund 24 Milliarden Franken wird allein via die an und für sich zweckgebundene Mineralölsteuer berappt. Im Abstimmungsbüchlein zur FinöV-Abstimmung von 1998 war diesbezüglich noch von drei Milliarden Franken die Rede gewesen.

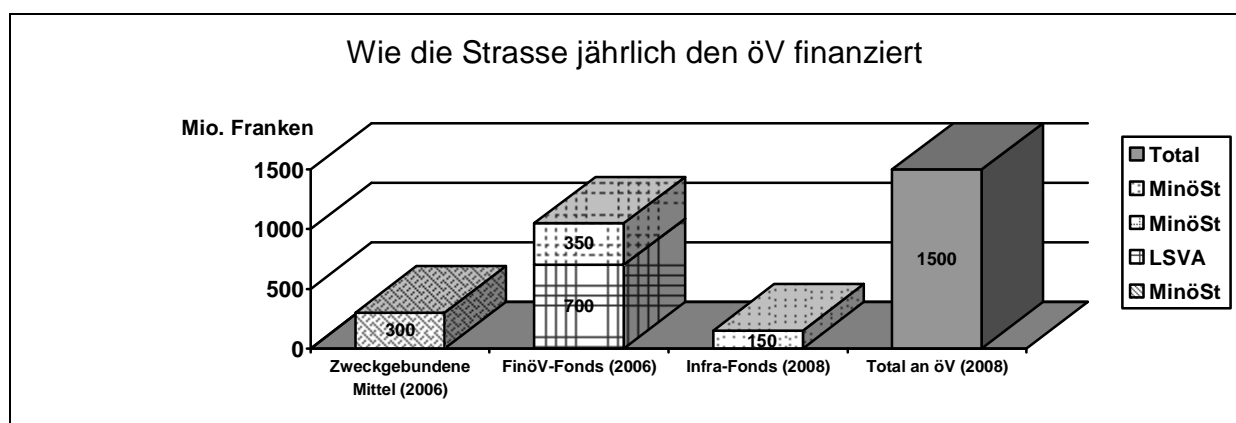
Mit einer Änderung des FinöV-Reglements (Stichwort Finis) haben die eidgenössischen Räte im Jahr 2005 beschlossen, dass sich die Bahnen – unter endgültiger Verabschiedung vom Verursacherprinzip – nicht mehr an der Finanzierung ihrer eigenen, im Rahmen der FinöV-Vorlage bereit gestellten Infrastrukturen beteiligen müssen.

Das bedeutet, dass dem privaten Strassenverkehr mittels Mineralölsteuer sowie leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gegen fünf Milliarden Franken mehr aufgebürdet wurden und er schliesslich für insgesamt fast 25 Milliarden Franken oder für über 75 Prozent des 1998 in der Abstimmung genannten FinöV-Gesamtkredits von 30,5 Milliarden Franken – ohne so genannt exogene Faktoren wie Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer – aufzukommen hat.

Im Jahr 2006 hat der öffentliche Verkehr (öV), insbesondere der Schienenverkehr, aus den Erträgen der Mineralölsteuer – wie bereits in den Jahren zuvor – gegen 300 Millionen Franken erhalten. Über den FinöV-Fonds flossen im vergangenen Jahr mehr als eine Milliarde Franken (LSVA: rund 700 Mio. Franken; Mineralölsteuer: rund 350 Mio. Franken) an den Bau der Eisenbahngrossprojekte.

Vorausgesetzt, die für die Agglomerationsverkehrsprojekte zur Verfügung stehenden insgesamt sechs Milliarden Franken kommen einigermaßen ausgewogen sowohl dem motorisierten Privatverkehr als auch dem öV zugute, werden ab 2008 zudem jährlich mindestens 150 Millionen Franken aus den Mineralölsteuererträgen via den Infrastrukturfonds an öV-Vorhaben, insbesondere S-Bahnen, in Städten und Agglomerationen ausgeschüttet.

Summa summarum wird die Strasse den öV ab kommendem Jahr im Minimum mit 1,5 Milliarden Franken pro Jahr (!) finanzieren.



Ferner darf nicht vergessen werden und unerwähnt bleiben, dass gemäss Verfassung und Gesetz Jahr für Jahr rund 3,5 Milliarden Franken, die der private Strassenverkehr generiert, voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Der motorisierte Individualverkehr leistet somit einen dauerhaften und echten Beitrag zur Entlastung der maroden Bundeskasse.

## 1.1 Grundsätze

Nach Auffassung von **strasseschweiz** muss sich die Gesamtschau FinöV, die unter der Flagge „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)“ segelt, an folgenden zentralen Grundsätzen orientieren bzw. diese einhalten:

- ✓ Zur Finanzierung von Eisenbahn(gross)projekten sind keine neuen Steuern und Abgaben – insbesondere nicht zulasten des privaten Strassenverkehrs – zu kreieren und zu erheben.
- ✓ Bei der Mittelverwendung für die Neat (d.h. für den Güterverkehr der EU) und für die Bahn 2000 (d.h. für den Personenverkehr im Inland) ist die ursprünglich vorgesehene Proportionalität im Verhältnis von etwa 1:1 trotz Neat-Mehrkosten zu wahren; konkret bedeutet dies: Wird die Neat teurer, müssen auch die finanziellen Mittel für Bahn 2000 bzw. ZEB entsprechend angepasst werden.
- ✓ Das Kernangebot gemäss ZEB ist nach Massgabe einer gesicherten Netzfunktionalität der Eisenbahnen prioritär zu realisieren.
- ✓ Weitere Neat- und ZEB-Projekte (Erweiterungsoptionen, etc.) sind solange zurückzustellen, bis deren Finanzierung sichergestellt ist; diesbezüglich bedarf es einer Etappierung (siehe hiernach).
- ✓ Die Funktionalität der Neat-Bauten, in die bereits Milliarden von Franken investiert wurden, ist insofern zu gewährleisten, als die Kapazitäten der Zufahrtsstrecken nach Massgabe der Verkehrsnachfrage sichergestellt werden; dies hat allerdings erst in zweiter Priorität zu erfolgen.
- ✓ Für den Ausbau des Eisenbahnnetzes sind die genau gleichen Kriterien anzuwenden wie für den Ausbau des Nationalstrassennetzes; konkret bedeutet dies unter anderem: Bevor überhaupt ein Ausbau ins Auge gefasst wird, sind alle betrieblichen Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen und auszuschöpfen.

Um bezüglich Investitionen in Schienenprojekte betriebs- und volkswirtschaftlich fundierte Prioritäten setzen zu können, bedarf es einer ausreichenden Transparenz bei den als Grundlage dienenden Verkehrsdaten; nur auf einer soliden Datenbasis wird es möglich sein, eine objektive Beurteilung der einzelnen in Frage kommenden Investitionen in Bahnlinien – bezogen auf die einzelnen Achsen – in den kommenden Jahr vorzunehmen.

Ferner unterstützt **strasseschweiz** die Forderung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), wonach „zusätzlich zu ZEB eine Gesamtschau, die nachfrageorientiert ist und einen Masterplan für den Fern-, Regional- und Güterverkehr umfasst sowie die ursprüngliche Planung zur Neat respektive den Sachplan Verkehr mitberücksichtigt“ verlangt wird. „Bestandteil der Gesamtschau muss auch deren langfristige und gesicherte Finanzierung anschliessend und unabhängig von ZEB sein.“ (KöV-Stellungnahme vom 20. Juni 2007, S. 10).

## 1.2 Etappiertes Vorgehen

- In einer ersten Etappe sind die ZEB-Projekte (inkl. Neat-Projekte) im Rahmen des beschlossenen und vom Bundesrat bestätigten FinöV-Gesamtkredits von 30,5 Milliarden Franken zu realisieren.
- In einer zweiten Etappe ist die Nachfinanzierung für Neat- und weitere ZEB-Projekte nach Massgabe einer Gesamtschau innerhalb des bestehenden FinöV-Systems an die Hand zu nehmen – dies einerseits mittels Zusatzkredit (gemäss Motion Pfisterer [07.3328] drei Mia. Franken) und andererseits mittels einer verlängerten Rückzahlungsfrist der Fonds-

Bevorschussung durch den Bund, was eine Prolongation des FinöV-Systems bzw. eine Mitfinanzierung durch die künftige Generation bedeutet; zusätzlich ist auf den HGV-Beschluss des Parlaments zurückzukommen.

- In einer dritten Etappe ist im Sinne der hiervor erwähnten umfassenden Gesamtschau eine Zusatzvorlage bzw. ein Masterplan vorzulegen, welche/r sich klar an der Verkehrsnachfrage ausrichtet und auf betriebs- sowie volkswirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien und Daten beruht.

## II. Fragenkatalog

### 1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja, **strasseschweiz** ist mit den generellen Zielsetzungen der ZEB-Vorlage grundsätzlich einverstanden. Allerdings steht die Vorlage praktisch vollständig unter dem Eindruck der aus dem Ruder laufenden Neat-Kosten, von denen – um den Kostenrahmen von 30,5 Milliarden Franken (ohne exogene Faktoren) nicht zu sprengen – die Realisierung der ursprünglichen Projekte von Bahn 2000 zweite Etappe nun abhängig gemacht wird.

Diese Abhängigkeit von der Kostenentwicklung der Neat, insbesondere jener auf der Gotthardachse, ist u.E. nicht nur stossend, sondern widerspricht auch der von Volk und Ständen in der FinöV-Abstimmung 1998 gutgeheissenen Verteilung der Finanzmittel auf die beiden proportional quasi gleichwertig dotierten Eisenbahngrossprojekte Neat (13,6 Mia. Franken) und Bahn 2000 (13,4 Mia. Franken).

Gemäss der hiervor erwähnten KöV-Stellungnahme (S. 4) garantiert die ZEB-Vorlage offenbar nicht einmal die Realisierung des im Vernehmlassungsberichts erwähnten Kernangebots geschweige denn der ebenda skizzierten Erweiterungsoptionen.

Grund dafür ist, dass sich die Neat-Mehrkosten, die grösstenteils aus Zusatzleistungen resultieren, laut dem jüngsten, hiervor bereits genannten Neat-Standbericht sowie gemäss dem Vernehmlassungsbericht (S. 61) auf über vier Milliarden Franken belaufen.

Werden die gut 1,1 Milliarden Franken für Projekte, die bei der Neat nun „eingespart“ bzw. zurückgestellt und auf ZEB verschoben werden sollen (Vernehmlassungsbericht S. 64), hinzugerechnet, ergeben sich sogar Mehrkosten von mehr als fünf Milliarden Franken.

Um die möglichen (und sehr wahrscheinlichen) Neat-Kosten aufzufangen, sollen die leistungsbereinigten mutmasslichen Endkosten der Neat von rund 15,8 Milliarden Franken mittels einer Anpassung des Neat-Gesamtkredits um 2,3 bis drei Milliarden Franken auf 18,1 bis 18,8 Milliarden Franken aufgestockt werden (Vernehmlassungsbericht S. 65/66).

Damit „kannibalisieren“ – wie eingangs dieser Stellungnahme schon erwähnt – die stets wachsenden Neat-Kosten die restlichen eigentlich für Bahn 2000 zweite Etappe vorgesehenen Finanzmittel. **strasseschweiz** plädiert deshalb für ein etappiertes Vorgehen (vgl. S. 4 hiervor).

Wie auch in der KöV-Stellungnahme sowie in der hiervor erwähnten Motion Pfisterer gefordert, sollen die Neat-Nachfinanzierung sowie die Ergänzung von Bahn 2000 bzw. ZEB in einer zweiten bzw. dritten Etappen mittels einer Zusatzvorlage (Gesamtschau) gesondert behandelt und geregelt werden.

Zwar beschwichtigt der Vernehmlassungsbericht (S. 78), dass für den Planungshorizont von ZEB die Güterverkehrskapazitäten grundsätzlich gesichert seien. Sowohl im Vernehmlassungsbericht erwähnte als auch in der Tagespresse genannte Beispiele, die mit voraussichtlichen Kosten in der Höhe von mindestens rund 7,5 Milliarden Franken verbunden sind, bestätigen

allerdings mit aller Deutlichkeit, dass die Neat-Gotthardachse bis zur vollkommenen Funktionsfähigkeit noch lange nicht fertig gebaut geschweige denn komplett ausfinanziert ist.

Angesichts dieser noch ausstehenden immensen Investitionen scheint es u.E. mehr als angezeigt, dem Parlament eine Zusatzvorlage zu unterbreiten. Diese Vorlage hat im Sinne einer Gesamtschau nicht nur bezüglich Neat, sondern auch mit Blick auf die übrige Schieneninfrastruktur aufzuzeigen, welche betrieblichen und infrastrukturellen Massnahmen und Projekte zur Sicherstellung der Netzfunktionalität der Eisenbahnen nach Massgabe der Verkehrsnachfrage in welcher Priorität angegangen werden müssen.

Um weitere finanzielle Mittel für ZEB „frei zu spielen“, ist des Weiteren im Rahmen der ZEB-Vorlage eine Korrektur bei der Höhe der finanziellen Mittel von rund 1,1 Milliarden Franken, die die eidgenössischen Räte im Jahr 2005 für die HGV-Anschlüsse bewilligt haben, vorzunehmen. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil laut Vernehmlassungsbericht (S. 20) eine selbstständige Vorlage für die zweite Phase der HGV-Anschlüsse aufgrund der nun zur Diskussion stehenden FinöV-Gesamtschau nicht mehr notwendig ist.

**strasseschweiz** ist der Auffassung, dass die gesprochenen „HGV-Gelder“ auf die vom Bundesrat ursprünglich vorgeschlagenen rund 660 Millionen Franken zu reduzieren sind. Die daraus resultierende Differenz von rund 440 Millionen Franken ist ebenfalls ZEB zuzuweisen.

2. *Wie beurteilen Sie das neue Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und den entsprechenden Bundesbeschluss zum Gesamtkredit?*

Das neue Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) sieht vor, die vier bestehenden Gesetze durch ein einziges zu ersetzen. In diesem neuen Gesetz sollen nur noch die für das ZEB-Kernangebot benötigten Infrastrukturausbauten stipuliert werden, was das Risiko in sich birgt, dass langfristig benötigten und in den geltenden Gesetzen vorhandenen Vorhaben die rechtliche Grundlage entzogen werden könnte. Im Weiteren bringt die Zusammenlegung der bestehenden gesetzlichen Erlasse die Gefahr mit sich, dass die Kostentransparenz zwischen den Grossprojekten Neat und Bahn 2000 weiter leiden könnte. U.E. ist das Festhalten an der bisherigen Gesetzesstruktur durchaus möglich. Die wichtigsten bzw. vordringlichsten ZEB-Infrastrukturausbauten könnten ohne weiteres in die geltenden Gesetze integriert werden.

Dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit von total rund 5'200 Millionen Franken (810 Millionen für Neat-Strecken und 4'310 Millionen für übrige Strecken) zur Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) kann **strasseschweiz** nur insofern zustimmen, als trotz Neat-Mehrkosten bei der Mittelverwendung für die Neat (d.h. für den Güterverkehr der EU) und für die Bahn 2000 (d.h. für den Personenverkehr im Inland) in zusätzlichen Etappen die ursprünglich vorgesehene Proportionalität im Verhältnis von etwa 1:1 wiederhergestellt wird. Konkret bedeutet dies: Wenn die Neat teurer wird, dann müssen auch die finanziellen Mittel für Bahn 2000 bzw. ZEB entsprechend angepasst werden.

3. *Wie beurteilen Sie die Anpassungen im Alpentransitbeschluss (Streichung des Zimmerberg-Basistunnels und des Hirzeltunnels) und im Erlass BAHN 2000 (Streichung der Strecke Siviriez–Villars-sur-Glâne, der Strecke Olten–Liestal [Wisentbergunnel] und der Strecke Zürich-Flughafen–Winterthur [Brüttenertunnel])?*

**strasseschweiz** kann und will – solange die geforderte umfassende Gesamtschau nicht vorliegt – diesbezüglich keine abschliessende Beurteilung vornehmen. Erst aufgrund dieser Gesamt-

schau zur Bahninfrastruktur Schweiz wird es möglich sein, sich punkto der vorgeschlagenen Streichung der betreffenden Tunnels und Strecken eine definitive Meinung zu bilden.

Im Rahmen der besagten Gesamtschau, die sich an den Vorgaben betreffend die Sicherstellung der Netzfunktionalität der Schieneninfrastrukturen auszurichten hat, sind insbesondere auch die Kapazitäten der Zulaufstrecken zu den Neat-Basistunnels zu überprüfen sowie die notwendigen Beseitigungen von Kapazitätsengpässen auf dem übrigen Streckennetz nach Massgabe der Verkehrsnachfrage zu planen und zu realisieren. Nur so ist gewährleistet, dass die Kapazitäten von Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel der Neat optimal ausgeschöpft werden können.

**4. *Unterstützen Sie den Vorschlag des Bundesrats bis spätestens 2016 eine Vorlage darzulegen, ob und wie der Wisenbergtunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und andere Projekte realisiert werden sollen?***

Es ist absehbar, dass sich diese neue Vorlage ausserhalb des FinöV-Gesamtkredit-Rahmens von 30,5 Milliarden Franken (ohne exogene Faktoren) bewegen wird. **strasseschweiz** kann diesbezüglich einer Prolongation des FinöV-Systems zustimmen; neue Steuern und Abgaben – insbesondere zulasten des privaten Strassenverkehrs – hingegen werden abgelehnt.

Massgebend für die Planung und die Prioritätensetzung auf der Zeitachse sind dabei die geforderte Gesamtschau und insbesondere die im Rahmen von FinöV zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel.

**5. *Wie beurteilen Sie die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits?***

Obschon sich **strasseschweiz** in der Abstimmung über die FinöV-Vorlage im November 1998 gegen die überrissene Neat-Finanzierung ausgesprochen hatte, führt heute wohl oder übel kein Weg mehr daran vorbei, die Neat bis zur vollständigen Funktionstüchtigkeit auszubauen, damit – bildhaft ausgedrückt – keine Kathedralen in der Wüste (ent)stehen.

Wie hiervor und im Vernehmlassungsbericht dargelegt, werden für die Neat – insbesondere die Gotthardachse – sehr viel mehr finanzielle Mittel benötigt als ursprünglich geplant. In einer Zusatzvorlage bzw. einer umfassenden Gesamtschau ist nach Massgabe der Verkehrsnachfrage sowie weiterer nachvollziehbarer Kriterien und Daten darzulegen, wie die zusätzlichen Neat- und ZEB-Projekte priorisiert und finanziert werden sollen.

Die ursprünglich vorgesehene Proportionalität der Investitionen in die Neat und die Bahn 2000 im Verhältnis von etwa 1:1 ist dabei wiederherzustellen.

**6. *Sind Sie mit der temporär höheren Verschuldung des Bundes und der Erstreckung der Rückzahlung der Bevorschussung einverstanden?***

**strasseschweiz** ist mit diesem Vorgehen einverstanden.

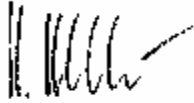
**7. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?***

Keine weiteren Bemerkungen.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Koller', with a long horizontal stroke extending to the right.

Hans Koller