

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE  
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

Presseausschuss, Postfach 1759,  
3001 Bern, Tel. 031 / 44 23 64

An die  
Schweizer Presse

3001 Bern, den 18. Januar 1983 /III

Eidg. Volksabstimmung vom 27. Februar 1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

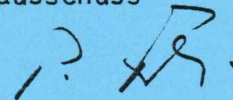
gegen die neue Treibstoffzoll-Vorlage bringen Kreise, die dem Umweltschutz und dem öffentlichen Verkehr nahestehen, Vorbehalte an, die nicht unwidersprochen bleiben dürfen. Unser dritter Pressedienst zeigt auf, dass die Vorlage ein tragfähiger Kompromiss der Mitte ist, der den berechtigten Anliegen der Automobilisten, der Umweltschutzkreise und des öffentlichen Verkehrs entgegenkommt. Das zeigt sich auch darin, dass dem befürwortenden Schweizerischen Aktionskomitee bis heute weit über 100 Parlamentarierinnen und Parlamentarier beigetreten sind.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse, das Sie der Vorlage entgegenbringen, und stehen Ihnen für allfällige Rückfragen gerne zur Verfügung.

mit freundlichen Grüßen

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE  
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

Presseausschuss



Dr. Peter Frei, Pressechef

Beilagen:

2 Artikel



Zur eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage:

Im Interesse des Automobilisten wie des öffentlichen Verkehrs

ri. Die neuen Treibstoffzollregelung - Volk und Stände haben am 27. Februar 1983 in der eidgenössischen Volksabstimmung darüber zu befinden - ist ein tragfähiger Kompromiss zwischen den auseinanderstrebenden Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Automobilverbände und der Umweltschutzkreise. Sie verdient damit breiteste Unterstützung.

Die Treibstoffzölle sind - soweit sie zweckgebunden sind - der "Preis", den die Automobilisten für die Strassenbenützung entrichten. Der Ertrag ist deshalb auch wieder für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr vorzusehen. Die Vorlage erlaubt jedoch, vermehrt Beiträge für Massnahmen des öffentlichen Verkehrs auszurichten, die mit im Interesse des Strassenverkehrs liegen. Dazu gehört der kombinierte Verkehr Strasse - Schiene wie z.B. Huckepack, der Autoverlad am Lötschberg, an der Furka und an der Albula, die Förderung von Bahnhofparkanlagen und die Verkehrstrennung zwischen Schiene und Strasse.

Im einzelnen bedeutet z.B. die Förderung des kombinierten Verkehrs, dass es im Sinne des Umweltschutzes und der Entlastung der Strassen ist, vermehrt und rationell Güter über längere Distanzen auf der Schiene und erst zur anschliessenden Feinverteilung auf dem Lastwagen zu transportieren. Massnahmen drängen sich insbesondere auf, um eine Verstopfung der Gotthard-Strecke durch den Transitschwerverkehr zu verhindern. Schon bisher leistete der Bund den SBB eine "Starthilfe" für die Einführung des Huckepackverkehrs (Transport von Lastwagen oder ihren Anhängern auf Bahnwagen) auf der Bahnverbindung Basel-Tessin von rund 10 Mio Franken im Jahr. Künftig werden solche Bemühungen allgemein, einbezogen der Grosscontainerverkehr, aus den Treibstoffzoll-Erträgen gefördert werden können. Ähnliches gilt für den Autoverlad, für den Bau von Parkplätzen an den Bahnhöfen, für Radwege und für die Sanierung und Aufhebung von Niveauübergängen. Das alles sind berechtigte Massnahmen im Sinne des öffentlichen Verkehrs.

Wenn umgekehrt Automobilisten darauf hinweisen, hier würde die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs aus Strassengeldern durch die Hintertüre eingeführt, dann irren sie. Die Finanzierung von strassenentlastenden und verkehrs-



trennenden Massnahmen wird streng auf Bereiche beschränkt, die im Interesse des Strassenverkehrs selbst liegen. Die Aufzählung und die ausdrückliche Beschränkung auf "Aufgaben in Zusammenhang mit dem Strassenverkehr" im Verfassungstext lässt darüber keine Zweifel offen.

Die Vorlage, mit der rund 2,3 Mia Franken auf dem Spiele stehen, erlaubt damit einerseits die Fortsetzung der bisherigen bewährten Strassenfinanzierung aus den Treibstoffzoll-Erträgen. Innert zwei Jahrzehnten konnte von Null auf ein Nationalstrassennetz projektiert, zu über 80 % in Betrieb oder in Bau genommen und praktisch vollständig durch die Automobilisten bezahlt werden. Das ist auch eine im Vergleich zum Ausland - wo die Finanzierung oft über Anleihen erfolgt, die jetzt erst mühsam durch Benützergebühren zurückbezahlt werden müssen.- einzigartige Leistung, auf die wir stolz sein können. Andererseits hat der Automobilist selber ein Interesse daran, dass geeigneter Verkehr von der Strasse weg auf die Schiene verlegt wird, damit er für den sinnvollen Einsatz seines Fahrzeuges wieder vermehrt freie Fahrt erhält und die Umwelt weniger belastet wird. Und schliesslich ermöglicht die Vorlage auch den Kantonen und Gemeinden, ihre defizitären Strassenrechnungen etwas auszupolieren. Die Treibstoffzoll-Vorlage vom 27. Februar 1983 will so die Einnahmen sichern, Bewährtes erhalten und zeitgemäss anpassen. Eine bessere Alternative hat niemand auf Lager.



Zur eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage:

### Eine Lösung im Sinne des Umweltschutzes

ri. Die Treibstoffzoll-Vorlage, über die Volk und Stände in der eidgenössischen Volksabstimmung zu befinden haben, ist eine tragfähige Lösung der Mitte. Sie kommt berechtigten Wünschen der Automobilkreise, des öffentlichen Verkehrs wie des Umweltschutzes in vernünftigem Masse entgegen und weist extremen Forderungen die kalte Schulter. Derartige extreme Forderungen werden z.B. von Umweltschutzkreisen erhoben, die mit ihrer Ablehnung der Vorlage nicht nur eine Vorlage gefährden, mit der rund 2,3 Mia Franken auf dem Spiel stehen, sondern die offensichtlich auch in Kauf nehmen, dass bei einer Verwerfung echte Beiträge zugunsten des Umweltschutzes verunmöglicht werden.

Nachdem über 80 % des Nationalstrassennetzes in Betrieb oder im Bau sind, kann der Ansatz des Grundzolles auf die schon früher geltenden 50 % zurückgeführt werden. Damit kann der Bund seiner allgemeinen Kasse dauernd 100 Mio Franken zusätzlich zukommen lassen. Die Vorlage leistet also auch einen willkommenen Beitrag an die Sanierung der Bundesfinanzen. Die Vorlage bringt dazu aber auch die stärkere Förderung des kombinierten Verkehrs und des Autoverlads z.B. am Lötschberg, an der Albula und an der Furka. Auch das Umsteigen der Pendler auf das öffentliche Verkehrsmittel soll attraktiver gemacht werden. Deshalb soll der Bau von Autoparkanlagen an den Bahnhöfen der Zubringerlinien gefördert werden.

Schon bisher werden erhebliche Strassenmittel zur Verminderung der Umweltbeeinträchtigungen eingesetzt. Bei der Neutrassierung von Strassen wird den Interessen des Umwelt- und Landschaftsschutzes weitestmöglich Rechnung getragen. Allein für den Immissionsschutz an Nationalstrassen wurden von 1976 bis 1981 1 Mia Franken Bundesbeiträge ausgegeben. Die neue Vorlage erlaubt, Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen nicht nur wie bisher entlang den National- und Hauptstrassen, sondern entlang aller Strassen finanziell zu unterstützen. Damit wird eine umfassende Förderung durch den Bund möglich. Im Rahmen der Anschlussgesetzgebung wird dies noch zu konkretisieren sein. Aber allein schon in der Botschaft zum neuen Umweltschutzgesetz hat die Landesregierung jährliche Beiträge von 15 bis 40 Mio Franken für Lärmschutzmassnahmen in Aussicht gestellt. Würde die Vorlage zu Fall gebracht, hätte der Bund für den Strassen-Umweltschutz einen bedeutend geringeren finanziellen



Spielraum. Eine vermehrte Förderung von Umweltschutz, strasentlastenden und verkehrstrennenden Massnahmen sowie von Schutzbauten gegen Naturgewalten wären nicht möglich. Was die Umweltschutzkreise also mit ihrem Nein vorgeben, würde sich gegen ihre eigenen Interessen kehren. Darum auch will die Treibstoffzoll-Vorlage am 27. Februar 1983 die Einnahmen sichern, Bewährtes erhalten und zeitgemäss anpassen.