

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE  
"JA FÜR EINEN ANGEMESSENEN BENZINPREIS"  
Presseausschuss, Postfach 5835, 3001 Bern, Tel. 031/44 23 64, Fax 031/44 24 30

---

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 8. Februar 1993

Sehr geehrte Damen und Herren

Seit dem Wochenende steht fest: alle vier Bundesratsparteien befürworten die vom Parlament beschlossene Anpassung des Treibstoffzolls; die Delegierten der CVP der Schweiz haben am letzten Samstag in Dübendorf mit 177:25 Stimmen deutlich die JA-Parole gefasst. Bei der Evangelischen Volkspartei (EVP) fiel der Entscheid zugunsten der Treibstoffzollvorlage mit 99:0 Stimmen noch deutlicher aus.

Die Beiträge und Autoren des vorliegenden Pressedienstes widerspiegeln die breite Abstützung dieser Abstimmungsvorlage. Während die Nationalräte Toni Dettling (FDP/SZ), Rudolf H. Strahm (SP/BE) und Theo Fischer (SVP/AG) vorallem die finanz- und verkehrspolitische Notwendigkeit und Bedeutung der Benzinzollerhöhung betonen, setzt sich Nationalratspräsident Paul Schmidhalter (CVP/VS) im Interesse der Rand- und Bergregionen für ein JA ein. Gemäss seinen Worten wäre die Ablehnung der Treibstoffzollvorlage am 7. März dieses Jahres vorallem auch für diese Landesteile ein "böses Eigengol".

Wir lassen Ihnen in der Beilage ausserdem unser Argumentarium zukommen. Für weitere Auskünfte und die Vermittlung von Beiträgen von Persönlichkeiten aus Ihrer Region stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Beilage erwähnt

## **Für eine massvolle Treibstoffzollerhöhung**

---

von Nationalrat Toni Dettling, Schwyz

Zugegeben: Steuererhöhungen sind allemal problematisch. Sie passen kaum jemals in die konjunkturelle Landschaft, sind häufig preistreibend und wecken weitere Begehrlichkeiten der Oeffentlichen Hand. Mit diesen und vielen andern Argumenten machen die Gegner landauf, landab gegen die anstehende Treibstoffzollerhöhung mobil. Dennoch ist selbst in der Interessengemeinschaft der Automobilverbände ein tiefer Riss sichtbar. Ausgerechnet der Touring-Club der Schweiz, als der grösste Verband, hat die Unterstützung des Referendums abgelehnt und sich damit deutlich gegen eine übersteigerte Autolobby gestellt. Es müssen daher ohne Zweifel gute Gründe vorliegen, welche die Erhöhung des Benzinzolles rechtfertigen.

### **Gleichgewicht des Haushaltes dringend notwendig**

Es gehört zu den Binsenwahrheiten, dass unser Bundeshaushalt nicht mehr im Lot ist: Infolge der überdimensionierten Ausgabenpolitik der achtziger Jahre ist das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben massiv gestört. 1992 soll das Finanzloch mehr als 3 Milliarden Franken betragen, und gar mit 5 Milliarden Franken Budgetdefizit müssen wir für 1993 rechnen.

Gewiss ist hierbei zunächst beim Sparen der Rotstift anzusetzen, und die üblen Auswüchse der letzten Jahre müssen massiv zurückgestutzt werden. Dennoch genügen - wie die Sanierungsübungen zeigen - bloss Ausgabenkürzungen allein nicht. Es sind auch Einnahmesteigerungen unerlässlich, soll der Bundeshaushalt nicht vollständig aus den Fugen geraten. Mit der Benzinpreiserhöhung um 20 Rp. gingen der Bundeskasse in diesem Jahr rund 1.3 Milliarden Franken zu, ein finanzpolitisch dringend notwendiger Zufluss, welcher nun allein durch die Verzögerung des Referendums um 350 Milliarden reduziert wird.

Werden dem Bund die unerlässlichen Mittel vorenthalten, wird er sich zwangsläufig auf dem Kapitalmarkt verschulden müssen. Dies wird nicht nur seinen Handlungsspielraum gerade auch im mittelträchtigen Strassenverkehrsbereich drastisch einengen. Vielmehr werden diese Mittel am Ende der Wirtschaft fehlen - Mittel aber, die sie für die Zukunftsinvestitionen dringend braucht. Nebst der höchst unerwünschten Destabilisierung der öffentlichen Haushalte wird dadurch die Zinsspirale weiter angetrieben, eine Entwicklung, die heute alles andere als erwünscht ist.

### **Nationalstrassen fertigstellen**

Lediglich die Hälfte dieser Grundzollerhöhung fliesst in die allgemeine Bundeskasse, während die andere Hälfte für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden muss. Gerade die Autofahrer müssen zur Kenntnis nehmen, dass ohne diese Mehreinnahmen die mit Recht geforderte baldige Fertigstellung des Nationalstrassennetzes schlechthin nicht möglich ist. Die Neinsager schneiden sich damit gewissermassen ins eigene Fleisch, wobei neben dem Nationalstrassenbau zusätzlich auch die Bundesbeiträge an die Unterhaltsarbeiten der Kantone zähfüssiger würden.

### **Umstelgen von Strasse auf Schiene vorantreiben**

Mit der Verteuerung des Treibstoffes soll nicht zuletzt auch die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene vorangetrieben werden. Mit der überwältigenden Zustimmung zur NEAT hat der Souverän diese Marschrichtung eindeutig bestätigt. Statt via staatliche Vorschriften diesen Umstieg zu verordnen, bringt die Annäherung der Transportkosten von Strasse und Schiene einen sanften Druck in die richtige Richtung. Die Schonung unserer Umwelt steht nun einmal als dringendes Gebot im Vordergrund. Dabei spielt das Verursacherprinzip eine wichtige Rolle: Wer viel fährt, hat eben auch einen grösseren Beitrag zur Sanierung unserer Umwelt zu leisten. Dieser willkommene Nebeneffekt der Benzinsteuererhöhung ist nicht zu verkennen.

### **Für den Einzelnen verkraftbar**

Letztlich ist die vorgesehene Erhöhung um 20 Rappen pro Liter aber auch sehr massvoll und für den einzelnen Automobilisten verkraftbar. Noch im Jahre 1960 musste ein Arbeiter für 10 Liter Benzin ca. 1.3 Stunden arbeiten; heute genügt eine halbe Stunde. Unser Benzinpreis ist selbst unter Berücksichtigung des Aufschlages real gesehen weiterhin gesunken. Ja wir bleiben international nach wie vor bei den Billigländern und haben das notabene damals akzeptierte Niveau der Oelkrise zu Beginn der siebziger Jahre von 1.30 Franken bei weitem nicht erreicht. Gehen wir davon aus, dass der Schweizer Automobilist jährlich etwa 15'000 km fährt, so macht der Aufschlag rund 240 Franken oder je gefahrenen Kilometer 1.6 Rappen aus. Dieser Aufpreis ist zweifellos tragbar, zumal ja das Auto für die allermeisten Besitzer zu einem guten Teil ein Luxusartikel ist. Ohne Benzinpreiserhöhung ist aber die Fertigstellung der Nationalstrasse gefährdet, und auch am Unterhalt wichtiger Hauptstrassen müssen weitere Abstriche gemacht werden. Letzteres würde vor allem auch die Bewohner von Berg- und Randregionen besonders hart treffen, sind

doch gerade sie auf sichere und gut ausgebaute Strassen angewiesen. Darüber hinaus bringt der Strassenbau und -unterhalt wertvolle Konjunkturimpulse, die in unsern Tagen besonders willkommen sind.

8.2.1993 TD/bd.

**Die finanzpolitische Sicht:**

## **Treibstoffzollerhöhung notwendig und vernünftig**

---

*Von Rudolf H. Strahm, Nationalrat (SP), Herrenschwanden*

Die Erhöhung des Treibstoffzolls ist gewiss nicht populär. Wer zahlt schon gern Steuern? Aber sie ist notwendig und vernünftig. Jeder Autofahrer, jede Autofahrerin müssen wissen, dass diese Lösung für sie als Staatsbürger und Steuerzahler das kleinere Übel ist.

Seit 1936 ist der Grundzoll auf Treibstoffen nicht mehr erhöht worden. Die 22,6 Rappen pro Liter, die im Jahre 1936 eingeführt wurden, sind heute kaufkraftmässig nur noch 8 Rappen wert.

Der Bund hat diese Einnahmen von 650 Millionen in die Bundeskasse und 650 Millionen in die Strassenkasse nötig. Die Defizite beim Bund wachsen. Laut Budget sind in diesem Jahr 3 Milliarden Franken Defizit veranschlagt, in Wirklichkeit werden es um die 5 Milliarden werden. Es ist ausgeschlossen, dass die Bundesfinanzen allein durch Sparen saniert werden können. Wenn schon Mehreinnahmen nötig sind, dann ist es vernünftig, diese bei den indirekten Steuern zu holen, nicht bei den direkten Steuern. Die Treibstoffzollerhöhung ist eine indirekte Steuer.

Die Defizite bei den öffentlichen Kassen sind nicht einfach die Folgen des fehlenden Sparwillens. Wer die Defizite auf die Spendierfreudigkeit der Regierungen zurückführt, hat die Mechanismen des Staatshaushaltes nicht begriffen.

Kurzfristig wirkt sich die Teuerung auf die Budgetsituation aus: Denn bei einer Teuerungswelle steigen die Staatsausgaben sofort, das heisst noch im gleichen Jahr (z.B. Bauleistungen, Investitionen, Löhne). Hingegen steigen die Mehrerträge aus den Steuern erst zwei oder drei Jahre später. Dies erklärt die kurzfristige Erhöhung des Defizits.

Es gibt aber noch einen langfristigen Trend zur Beanspruchung des Staates. Und dieser liegt nicht bei den Politikern, sondern er hat seine Ursache in den veränderten Lebens- und Konsumgewohnheiten: Wohlstand setzt sich zusammen aus dem Konsum privater und öffentlicher Güter. Mit steigendem Wohlstand nimmt in einer entwickelten Gesellschaft die Nachfrage nach öffentlichen Gütern stärker zu. Damit

sind zum Beispiel Gesundheit, Bildung, Ausbildung, Fürsorge, Mobilität, Altersvorsorge, Umweltschutz angesprochen. Die überproportional wachsende Nachfrage nach öffentlichen Gütern schlägt sich auch strukturell im Staatsdefizit nieder.

An dieser gestiegenen Nachfrage nach öffentlichen Gütern hat auch das Auto, natürlich nicht nur dieses, einen gewissen Anteil. Der Verkehr verursacht Kosten und Folgekosten, die nicht durch Abgaben gedeckt sind, zum Beispiel Kosten der Verkehrsunfälle, Folgekosten der Luftverschmutzung durch Bau- und Fassadenschäden, Krankheit bei Kindern usw. Wenn auch die Verursachungsmechanismen nicht bis ins letzte Detail geklärt sind, kann man mit Sicherheit einen Teil dieser Folgekosten dem Verkehr zuordnen.

Was passiert, wenn das Volk die Treibstoffzollerhöhung ablehnt? Es wäre eine Illusion zu glauben, der Steuerzahler hätte sie eingespart. Es müssten andere Steuern erhöht werden, und die wären gewiss nicht sozialer. Oder die Lasten würden noch mehr als heute überwältigt auf die Kantone, die Gemeinden, die Spitäler, die Heime. Letztlich sind es wieder die gleichen Haushalte, die diese Lastenüberwälzung tragen müssten.

Wir Schweizer werden auch nach der Treibstoffzollerhöhung das billigste Benzin in Westeuropa haben. Unter diesem Gesichtspunkt ist ein Nein schlicht verantwortungslos. Ich bin überzeugt, dass die Mehrheit der Urnengänger/innen dieser Erhöhung zustimmen kann - nicht aus Lust am Spendieren, sondern schlicht aus Vernunft und Verantwortung.

## Treibstoffzollerhöhung und Nationalstrassennetz

---

von Theo Fischer, SVP, Nationalrat, Häggligen

Es gibt verschiedene Gründe, die für eine Treibstoffzollerhöhung sprechen. Für mich stehen vor allem finanz- und verkehrspolitische Gründe im Vordergrund. Die sich abzeichnenden Defizite von mehreren Milliarden Franken sind im Bundeshaushalt mit schwerwiegenden Konsequenzen verbunden. Innerhalb von bloss 4 Jahren ist mit einer Verdoppelung der Passivzinsen zu rechnen. Der Schuldendienst dürfte damit bald einmal 10% der Gesamteinnahmen beanspruchen. Eine solche Entwicklung führt zu einem Verlust des haushaltspolitischen Spielraumes und gefährdet die Wahrnehmung wichtiger Staatsaufgaben. Insbesondere wird der Bund die notwendigen Investitionen, besonders auch im Strassenbau, nicht mehr vornehmen können.

Die Erhöhung des Treibstoffgrundzolls um 20 Rappen bringt dem Bund Mehreinnahmen von 1,3 Milliarden Franken und die Hälfte dieser Mehreinnahmen also 650 Millionen Franken sind zweckgebunden. Sie sind gemäss Art. 36ter der Bundesverfassung für die Kosten der Nationalstrassen und für den Zweck des Strassenverkehrs zu verwenden. Bekanntlich wurde das schweizerische Nationalstrassennetz im Jahre 1960 festgelegt. Seither wurden drei Ergänzungen vorgenommen. Heute, nach über 30 Jahren sind 80% des Netzes fertiggestellt. Nach der Ablehnung der Kleeblattinitiative hat das Parlament mit der Ueberweisung von Vorstössen signalisiert, dass die Nationalstrassen möglichst zügig, d.h. bis ins Jahre 2005 fertigzustellen sind. Ohne Erhöhung des Treibstoffzolles kann dieses Ziel nicht erreicht werden. Natürlich könnte dieses Ziel erreicht werden, wenn das Parlament nur den Treibstoffzollzuschlag erhöhen würde. Eine Erhöhung des Treibstoffzollzuschlages ist

politisch kaum durchzusetzen. Der Bund könnte bei immer grösser werdenden Löchern in der Bundeskasse viele der ihm von Gesetz und Verfassung aufgetragenen Aufgaben nicht erfüllen, da der Zollzuschlag nur für den Strassenbau verwendet werden darf, Kürzungen beim Strassenbau wären unumgänglich.

Der Bund zahlt für die in Art. 36ter BV umschriebenen Aufgaben und Beiträge im Jahre 1993 3,343 Milliarden Franken für den Strassenbau und den Strassenverkehr. Einnahmen stehen ihm nach Erhöhung des Treibstoffzolles 3,145 Milliarden Franken zur Verfügung. Davon gehen erhebliche Beiträge an die Kantone, z.B. für den Bau von Hauptstrassen. Zusätzlich erhalten die Kantone zur Zeit 12% der zweckgebundenen Einnahmen als nicht werkgebundene Beiträge. Die Kantone erhalten somit mit der Erhöhung der Treibstoffzolles rund 80 Millionen Franken mehr. Diese Einnahmen verbessern auch die Finanzlage der Kantone und tragen zur Finanzierung von kantonalen Investitionen bei.

Mit dem 4. Nationalstrassenbauprogramm hat der Bundesrat ein Zeichen gesetzt, das Nationalstrassennetz raschmöglichst zu beenden. Damit dieses 4. Bauprogramm realisiert werden kann, müssen die Ausgaben für den Nationalstrassenbau massiv angehoben werden. Für das Jahr 1993 wurde ein Betrag von 1,581 Milliarden Franken bewilligt. Bei einer Ablehnung der Treibstoffzollerhöhung würde davon gemäss Beschluss des Parlamentes 100 Millionen entfallen. In der Diskussion um die Treibstoffzollerhöhung wird immer wieder das Argument vorgebracht, es seien genug Mittel für den Nationalstrassenbau vorhanden, man müsste nur die angehäuften Rückstellungen brauchen. Diese Rückstellungen betragen 1,4 Milliarden Franken. Diese Mittel werden im Jahre 1994 vollständig aufgebraucht sein. Aufgrund der finanziellen Lage des Bundes, aber auch wegen der neuen rechtlichen Ordnung, wird man diesem Fond keine Mittel aus der allgemeinen Bundeskasse zuweisen, wie das früher möglich war. Bei einer Ablehnung der Treibstoffzollerhöhung wird der Bund

die Ausgaben für den Strassenbau allein aus den Einnahmen des Strassenverkehrs bestreiten müssen. Dies bedeutet, dass die Ausgaben für den Strassenverkehr reduziert werden müssen. Man rechnet damit, dass im Jahre 1995 bis 2007 so jährlich nur noch Mittel zwischen 800 Millionen und 1200 Millionen Franken für den Nationalstrassenneubau zur Verfügung stehen, das sind also pro Jahr zwischen 800 und 400 Millionen Franken weniger. Die Investitionstätigkeit müsste zurückgenommen werden. Verschiedene Projekte müssten auf später verschoben werden.

In diesem Zusammenhang ist darauf aufmerksam zu machen, dass ein Kilometer Nationalstrasse heute weit mehr kostet, als dies vor 10 und 20 Jahren der Fall war. Für die Belange des Natur-, des Landschafts- und des Heimatschutzes werden bedeutend mehr Mittel im Strassenverkehr abgezweigt als früher. Es sind die notwendigen Lärmvorrichtungen und andere immissionshemmende Anlagen zu finanzieren.

Besonders zu beachten ist, dass beim Nationalstrassennetz vorallem in der Westschweiz noch wichtige Lücken stehen, wie N1 zwischen Murten und Yverdon, N9 im Wallis, die N5 Neuenburg-Solothurn und die N16 "Transjurane" von Boncourt nach Biel, die noch gebaut werden müssen. Dieser Nationalstrassenbau bringt eine bessere Verknüpfung der Westschweiz und ihrer Wirtschaft mit der Deutschschweiz und der deutschschweizerischen Wirtschaftsmetropolen. Nicht zu vergessen ist auch, dass mit einem Teil der Treibstoffzolleinnahmen das Hauptstrassennetz der Kantone ausgebaut wird. Dafür stehen jährlich zwischen 170 und 200 Millionen Franken zur Verfügung. Gegenwärtig sind verschiedene Grossprojekte zu realisieren, z.B. Umfahrung Locarno, Vue des Alpes, Umfahrung Grellingen, Umfahrung Trin und Klingnau-Döttingen. Ein zusätzlicher Nationalstrassenbau belebt die Bauwirtschaft. Die verspürt die Rezession bekanntlich besonders stark.

In der Schweiz zahlt man verhältnismässig einen günstigen Benzinpreis. Auch nach der Erhöhung um 20 Rappen liegt die Schweiz unter den Preisen der Nachbarländer. Das Benzintanken in der Schweiz bleibt somit auch in Zukunft attraktiv. Die Ausländer zahlen schätzungsweise 100 bis 200 Millionen Franken in Zukunft mehr, sie helfen somit die Kosten des Nationalstrassennetzes mitzufinanzieren. Anders sieht es beim Dieselöl aus, da wir in der Schweiz zum Teil höhere Preise haben als die Nachbarstaaten.

Diese Erhöhung ist auch deshalb zumutbar, weil die Belastung des Konsumenten trotz Einführung des Zollzuschlages stark zurückgegangen ist. Betrug die Zollbelastung 1936 22,67 Rappen je Liter, so belief sie sich 1992 real nur noch auf 7,8 Rappen je Liter. Nach der nun vorgesehenen Erhöhung wird der Treibstoffzoll real etwa dem Niveau der Jahre 1983/84 entsprechen. Würde man die Zollbelastung von 1936 den gestiegenen Lebenskosten anpassen, so betrüge sie heute über 1,5 Franken je Liter, statt derzeit 52,67 Rappen je Liter bzw. 72,67 Rappen nach der Erhöhung. Dass ein Teil des Grundzolls in die allgemeine Bundeskasse fliesst, ist gerechtfertigt, da auch die anderen Zölle ohne Zweckbindung in die allgemeine Bundeskasse fliessen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Treibstoffzollerhöhung auch im Interesse des Strassenbenützers liegt. Ohne Erhöhung wird es zu erheblichen Verzögerungen in der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes kommen.

Ein Nein zur Treibstoffzollerhöhung wäre aus der Sicht einer Berg- und Randregion ein

### Böses Eigengoal

von Nationalratspräsident Paul Schmidhalter (CVP/VS)

Einmal abgesehen vom eidgenössischen Finanzminister bereitet die Erhöhung des Treibstoffzolls wohl niemandem so recht Freude. Gerade aus der Region, aus welcher ich stamme, werden Argumente gegen diese Erhöhung ins Feld geführt, die ernst zu nehmen sind. Durch eine Erhöhung würden einmal mehr die Randregionen und Berggebiete besonders benachteiligt, wird etwa argumentiert. Die Bergregionen seien schlecht erschlossen. Die Bevölkerung sei auf das Auto angewiesen. Zudem sei der Arbeitsweg lang, und es stünden keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung, auf welche umgestiegen werden könnte, führen die Gegner der Treibstoffzollvorlage aus. Es kommt daher nicht von ungefähr, dass gerade aus dem Kanton Wallis eine bedeutende Zahl der Unterschriften gegen die Erhöhung des Treibstoffzolls stammt. Sind die angeführten Argumente stichhaltig? Werden die in Schräglage geratenen Bundesfinanzen auf Kosten des Automobilisten saniert? Muss jetzt insbesondere die Bergbevölkerung den Kopf hinhalten?

### Beitrag zur Haushaltssanierung

Zuerst einmal: was überrascht, ist die überaus rasche Wende bei den Bundesfinanzen. 1990 konnte der Bund noch einen Ueberschuss von über einer Milliarde vorweisen; 1991 verzeichnete der Bund bereits ein Defizit von über 2 Milliarden, und in wenigen Jahren drohen Löcher von 5 Milliarden. Dass Bundesrat und Parlament eine solche Schuldenwirtschaft nicht verantworten dürfen, ergibt sich bereits aus der Verfassung, welche vorschreibt, dass Fehlbeträge abzutragen sind. Die Treibstoffzollerhöhung ist daher in erster Linie sicher eine (kurzfristige) Massnahme zur Haushaltssanierung. Dass die Vorlage aber auch einen zweiten – für die Berg- und Randregionen weit wichtigeren – Aspekt hat, ergibt sich aus Art. 36 ter der Bundesverfassung, welcher die Verwendung des Treibstoffzolls vorschreibt. Danach fällt die eine Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolls in die allgemeine Bundeskasse, die andere Hälfte hat der Bund zweckgebunden für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden, insbesondere:

- für den Bau des Nationalstrassennetzes
- für die Beiträge an die Kosten des schweizerischen Hauptstrassennetzes
- für Beiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge

- für Beiträge an Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen, die durch den motorisierten Verkehr nötig werden
- für Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten längs Strassen

### Nationalstrassen. NEAT. Autoverlad und Hauptstrassen profitieren

Wenn wir also die Verwendung der Gelder aus dem Treibstoffzollzuschlag analysieren, ergibt sich, dass die Bergbevölkerung mit einem Nein am 7. März ein böses Eigengol schiessen würde. Der Kanton Wallis beispielsweise erwartet in den nächsten Jahr(zehnt)en die Verwirklichung der N 9 bis Brig. Grosse Investitionen in die schweizerischen Hauptstrassen werden von den lokalen Behörden geplant. Dorfumfahrungen werden von der Bevölkerung gefordert. Das schweizerische Hauptstrassennetz soll erweitert werden. Die NEAT ist umweltschonend und landschaftsfreundlich bis in die Mundbach-Region zu führen. Lawinenverbauungen und Galerien zur Sicherung der Verkehrswege sind erforderlich. Am Furka und am Lötschberg erhofft man sich eine vermehrte Unterstützung des Autoverlades.

### Vertretbare Erhöhung

Wenn der Treibstoffzoll nicht erhöht wird, dann kann der Bund schon in wenigen Jahren nicht einmal mehr die dringendsten Investitionen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr ausführen. Ein Nein am 7. März ist keine Alternative, sonst wird in zwei, drei Jahren das böse Erwachen kommen. Die aufgeführten Forderungen nach Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, Erweiterung des Hauptstrassennetz und schonender Linienführung bei der NEAT können schlicht vergessen werden. Die Erhöhung des Treibstoffzolls um 20 Rappen je Liter ist vertretbar. Ein "durchschnittlicher" Automobilist, der jährlich 12'000 km zurücklegt, wird monatlich lediglich mit 20 Franken zusätzlich belastet. Ich glaube nicht, dass andere Massnahmen, die bei einer ablehnenden Entscheidung des Souveräns zur Sanierung des Haushalts ergriffen werden müssten, ebenso wenig einschneidend wären.

Schweizerisches Aktionskomitee "Ja für einen angemessenen Benzinpreis"  
Presseausschuss Postfach 5835 3001 Bern Tel. 031 / 44 23 64 Fax 031 / 44 24 30

Im Rahmen des Pressedienstes des Schweizerischen Aktionskomitees "Ja für einen angemessenen Benzinpreis" haben Sie bisher die nachfolgend aufgeführten Beiträge zur freien Verfügung erhalten. Möchten Sie einzelne Artikel oder ganze Pressedienste nachbestellen, können Sie dies ungeniert über Fax-Nummer 031 / 44 24 30 tun.

#### Pressedienst Nummer 1 vom 19. Januar 1993

- Gründungscommuniqué des Schweizerischen Aktionskomitees
- Artikel "20 Rappen für etwas Notwendiges"  
von Nationalrat Anton Keller (CVP/AG)
- Artikel "Sinnvolle Ziele"  
von Nationalrätin Susanne Daepf (SVP/BE)
- Artikel "Nichts zu gewinnen - alles zu verlieren"  
von Rudolf Zumbühl, Direktionsstab Touring Club der Schweiz TCS
- Pressegrafik "Verlauf der Rückstellungen, wenn Erhöhung des Benzinzolls abgelehnt wird"
- Dokumentation Aktionskomitee

#### Pressedienst Nummer 2 vom 25. Januar 1993

- Artikel "Gute Gründe für ein Ja!"  
von Nationalrat Peter Bircher (CVP/AG)
- Artikel "Ein Ja für gesunde Bundesfinanzen"  
von Nationalrat Theo Fischer (SVP/AG)
- Artikel "Aus Realitätssinn und Verantwortung"  
von Nationalrat Pierre Etique (FDP/JU)
- Artikel "Milchkühe der Nation?"  
von FDP-Pressesprecherin Anna-Marie Kappeler, Bern
- Pressegrafik "Säulenpreis nach Annahme der Vorlage"

#### Pressedienst Nummer 3 vom 1. Februar 1993

- Einladung zur Medienkonferenz vom 9. Februar
- Artikel "Investieren ist besser als zinsen"  
von Ständerat Bruno Frick (CVP/SZ)
- Artikel "Notwendig und gerechtfertigt"  
von Nationalrat Hansueli Raggenbass (CVP/TG)
- Artikel "Ein Ja der Vernunft"  
von Matthias Stadelmann, Bern
- Pressegrafik "Röstigraben"
- Kurzinformation des Schweizerischen Aktionskomitees "Ja für einen angemessenen Benzinpreis"