

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

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

An die
Schweizer Presse

3001 Bern, den 1. Februar 1983

Eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage

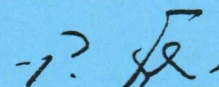
Sehr geehrte Damen und Herren,

bei der notwendig gewordenen Neuregelung der Treibstoffzölle standen zweierlei Interessen in Konkurrenz: jene des Strassenverkehrs und jene des Umweltschutzes. Die drei Beiträge unseres fünften Pressedienstes zeigen auf, dass es dem Parlament gelungen ist, einen vernünftigen Mittelweg zu finden. Davon zeugt auch die bis heute vorliegende Liste der befürwortenden Abstimmungsparolen massgebender Organisationen, Parteien und Verbände.

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

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

Presseausschuss



Dr. Peter Frei, Pressechef

Beilagen:

3 Artikel

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

Auf dem Boden der Realität

-r. Zweierlei Interessen standen bei der notwendig gewordenen Neuverteilung der Treibstoffzölle in Konkurrenz: jene des Strassenverkehrs und jene des Umweltschutzes. Dass schliesslich der Verkehr die Oberhand gewann, ist nicht weiter verwunderlich und fusst auf einer nüchternen Lagebeurteilung. Es sind nämlich einzig und allein die motorisierten Strassenbenützer, welche die am Abstimmungswochenende vom 27. Februar 1983 zur Debatte stehenden 2,3 Mia Franken bezahlen. Trotzdem kommen auch die Anliegen des Umwelt- und Landschaftsschutzes nicht zu kurz.

Zur Abstimmung gelangt eine geänderte Verteilung der Erträge aus dem Treibstoffgrundzoll (rund 1 Mia Franken) und dem Zollzuschlag (1,3 Mia Franken), der gegenwärtig 30 Rappen je Liter ausmacht. Die Neuverteilung wurde notwendig, weil der Bundesvorschuss an den Nationalstrassenbau aus eben diesen Mitteln zurückbezahlt und für den Nationalstrassenbau bald nicht mehr so viel Geld erforderlich sein wird wie einst. Neu werden die Benzinzollerträge allgemein für Aufwendungen im Bereich des Strassenverkehrs verwendet.

Auch der Bund profitiert

Dass der Privatverkehr nicht in allen Belangen seine Wünsche durchsetzen konnte, zeigt auch der Umstand, dass künftig mehr Geld aus dem Ertrag des Grundzolls in die allgemeine Bundeskasse fliessen wird. Bisher waren es 40 % oder etwa 400 Mio Franken, künftig werden es 50 % sein. Der Bund erhält also rund 100 Mio Franken mehr. Diesem neuen Verteilschlüssel haben erfreulicherweise auch die Verkehrsverbände ACS und TCS die Unterstützung zugesagt. Damit leisten die motorisierten Strassenbenützer einen willkommenen Beitrag an die Gesundung der Bundesfinanzen.

Nicht nur Asphalt

Der ganze Rest des von den Automobilisten entrichteten Geldes, also die andere Hälfte des Grundzolls sowie der gesamte Ertrag des Zollzuschlages, wird ausdrücklich verwendet "für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr", wie es im geänderten Verfassungsartikel heisst. Im Gegensatz zu den Behauptungen gewisser Umweltschutzorganisationen wird damit aber nicht einer weiteren Verbetonierung und -asphaltierung unserer Landschaft Vorschub geleistet.

Ein Teil der Mittel wird selbstverständlich für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes verwendet. Dazu kommen aber je länger je mehr Unterhaltsarbeiten, und zwar für National- als auch für die übrigen Hauptstrassen.

Das eigentlich Neue an der Vorlage aber ist, dass mit den Benzinzollgeldern auch Massnahmen finanziert werden, die durch den Strassenverkehr notwendig wurden. In diese Kategorie gehören Lärmschutzvorkehrungen entlang den Autobahnen und andere Massnahmen im Interesse des Umweltschutzes. Wichtig ist sodann das Prinzip der Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel zur Vermeidung von Unfällen. Gemeint sind beispielsweise die Aufhebung von Niveauübergängen (Trennung Bahn/Auto) oder die Errichtung von Unter- und Ueberführungen (Fussgänger/Auto). Auch die Schiene geht nicht ganz leer aus, nämlich dort, wo es um die Förderung des sogenannten kombinierten Verkehrs geht (Autoverlad, Huckepack, Bahnhofparkanlagen).

Keine zusätzliche Zweckerweiterung

Eine zusätzliche Erweiterung des Verwendungszwecks der Benzinzollmillionen ist nicht vorgesehen. Die dem Souverän unterbreitete Vorlage bleibt auf dem Boden der Realität und ermöglicht insbesondere keine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs. Der Automobilist hat somit die Gewissheit, dass das von ihm bezahlte Geld entweder direkt dem Strassenverkehr zugute kommt oder aber für Massnahmen verwendet wird, die wegen des motorisierten Verkehrs zum Schutz der Umwelt und der übrigen Verkehrsteilnehmer notwendig sind.

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

Umweltschutz nicht ausser Acht gelassen

S. Die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen bringt den einzelnen Kantonen nicht nur Geld für das Strassenwesen, auch für den Umwelt- und Landschaftsschutz soll ein rechter Batzen abgezweigt werden können. Wird die eidgenössische Vorlage am 27. Februar 1983 angenommen, stehen 500 Mio Franken, die bisher für die Rückzahlung der Vorschüsse an die Nationalstrassen benötigt wurden, sowohl für Aufgaben im Strassenwesen als auch für Natur- und Landschaftsschutz zur Verfügung.

Der Bund hat schon heute Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen im Bereich der National- und Hauptstrassen unterstützt. Allein für den Lärmschutz entlang den Nationalstrassen wurde seit 1976 1 Mia Franken ausgegeben. Erhält die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen Zustimmung, wird der Bund Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen auch entlang der übrigen, dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen unterstützen können. In der Botschaft zum Umweltschutzgesetz hat der Bundesrat für derartige Massnahmen Beiträge von rund 15 bis 40 Millionen Franken im Jahr in Aussicht gestellt. Diese sollen mit der Neuverteilung der Treibstoffzölle auf eine eindeutige Verfassungsgrundlage gestellt werden.

Bis jetzt wurden Wildwasser- und Lawinenschutzverbauungen entlang von National- und Hauptstrassen im Rahmen der Treibstoffzollerträge finanziert. Beiträge an Schutzbauten entlang den übrigen Strassen wurden aus allgemeinen Bundesmitteln bezahlt. Nun sollen auch Treibstoffzollerträge für diese Zwecke beigezogen werden können.

Strassenbau muss nicht immer eine Landschaftsverschandelung oder ein Eingriff in die Natur bedeuten. Vernünftig geplante und ausgeführte Strassen sind in unserer Zeit nötig. Der Bund hat aber richtig erkannt, dass 500 Mio Franken aus den Treibstoffzöllen nicht ausschliesslich für den Strassenbau Verwendung finden dürfen, sondern auch für Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen zur Verfügung stehen müssen.

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

Gerechte Verteilung der Kosten

es. Benzin ist ein teurer Saft, und der Automobilist weiss, wie sich jeder Rappen pro Liter an der Tanksäule zu ansehnlichen Beträgen summiert. Der Wunsch nach günstigen Benzinpreisen ist also verständlich. Die Forderung aber, zu diesem Zweck die auf dem Treibstoff erhobenen Zölle zu senken, ist kurzsichtig. Die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen, über die am 27. Februar 1983 abgestimmt wird, bringt zwar keine günstigeren Preise für Treibstoff, dafür aber auch keine Ungerechtigkeiten.

Unsere Strassen haben uns schon viel Geld gekostet. Durch die Neuregelung der Treibstoffzölle wird Geld, das bisher für die Rückzahlung der Vorschüsse an die Nationalstrassen benötigt wurde, künftig zu einem rechten Teil für den Strassenunterhalt aufgewendet. Eine Senkung des Zollzuschlages auf Treibstoff würde zu fehlenden Mitteln für den wirksamen Unterhalt der Nationalstrassen führen. Verbesserungen am Strassennetz und verkehrsentlastende sowie Umweltschutzmassnahmen, die auch im Interesse der Automobilisten sind, wären kaum mehr vom Bund zu unterstützen. Die vorgeschlagene Neuregelung bei den Treibstoffzöllen ist zudem gerechter: Wer viel mit dem Auto unterwegs ist, zahlt mehr an die von ihm benützten Strassen als derjenige, der diese nur selten befährt. Eine Senkung des Zollzuschlages würde aber diejenigen begünstigen, die unsere Strassen am stärksten beanspruchen.

Die Ansicht, mit der Neuregelung würde sozusagen auf "kaltem Weg" der öffentliche Verkehr aus Strassengeldern finanziert, ist nicht richtig. Jeder Rappen, der vom Automobilisten via Tankstelle an den Bund bezahlt wird, kommt ihm direkt oder indirekt zugute. Wenn ein gefährlicher Bahnübergang durch eine Unter- oder Ueberführung ersetzt wird, wenn Bahnhofparkanlagen mitfinanziert werden, wenn die Lastwagen nicht mehr mühsam durch unsere Alpen kriechen, sondern auf den Bahnwagen schnell und ohne Gestank rollen, dann hat auch jeder Automobilist einen Nutzen davon. Die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen sieht auch die Finanzierung solcher Projekte vor. Sie ist also ein vernünftiger Mittelweg.