

Abstimmung vom 27.2.1983

Treibstoffzollvorlage trotz den Einwänden der Umweltschützer

**Angenommen: Bundesbeschluss über die Neu-
regelung bei den Treibstoffzöllen**

Brigitte Menzi

Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.

Empfohlene Zitierweise: Menzi, Brigitte (2010): Treibstoffzollvorlage trotz den Einwänden der Umweltschützer. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 408–410.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

Bis in die 1980er-Jahre werden die Treibstoffzollzuschläge vollumfänglich für den Nationalstrassenbau eingesetzt. Angesichts der absehbaren Fertigstellung des Autobahnnetzes möchten nun aber die Vertreter des öffentlichen Verkehrs künftig einen Teil dieser Einnahmen für sich beanspruchen. Auch die Landesregierung will nicht auf die ergiebige Einnahmequelle verzichten und schlägt vor, den Treibstoffzollzuschlag vollumfänglich beizubehalten, aber seine Zweckbindung von den Nationalstrassen auf andere Strassenbauten zu erweitern. Beim Grundzoll soll gemäss Vorentwurf die teilweise Zweckbindung an Strassenbauausgaben vollständig aufgehoben werden.

Letzteres stösst allerdings in der Vernehmlassung auf heftigen Widerstand, sodass der Bundesrat auf die Aufhebung der Zweckbindung verzichtet und nur noch die Erhöhung des nicht gebundenen Anteils von 40 auf 50% beantragt. Gleichzeitig soll die Zweckbindung etwas gelockert werden, um auch bauliche Massnahmen zur Entlastung des Strassennetzes und zur Verkehrsentflechtung über den Grundzoll finanzieren zu können. Damit entspricht die Vorlage weitgehend den Vorstellungen der Verkehrsverbände. Um allfällige grundlegende Änderungswünsche des Parlaments von vornherein abzuwürgen, sammeln sie unter der Führung des TCS in nur vier Monaten mehr als 140 000 Unterschriften für eine Volksinitiative, die – mit Ausnahme der Beibehaltung des zweckgebundenen Teils bei 60% – dem Regierungsvorschlag sehr nahekommt. Die Aktion hat Erfolg – die Versuche der Sozialdemokraten, zusätzliche Mittel für den öffentlichen Verkehr oder die Bundeskasse herauszuholen, haben unter diesen Umständen keine Chance. Hingegen präzisiert das Parlament die mit zweckgebundenen Geldern zu bestreitenden Massnahmen zur Verkehrsentflechtung, indem es neben dem in der Botschaft aufgeführten kombinierten Verkehr (Huckepack, Transport von begleiteten Motorfahrzeugen) auch die Errichtung von Bahnhofparkings erwähnt. In der Schlussabstimmung wird die Vorlage im Nationalrat mit 139 zu 20 Stimmen deutlich angenommen. Trotzdem zieht der TCS seine Initiative nicht zurück. Er will sie auch während der Beratungen über die Gesamtverkehrskonzeption (vgl. Vorlage 351) als Druckmittel in der Hand halten.

GEGENSTAND

Folgende Bestimmungen sollen in die Bundesverfassung aufgenommen werden: Der Bund verwendet die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolls und den gesamten Ertrag eines Zollzuschlages wie folgt für Aufgaben im Strassenverkehr: für seinen Anteil an den Kosten der Nationalstrassen, für Beiträge an den Bau der Hauptstrassen, für die Sicherung von Bahnübergängen, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, für Bahnhofparkanlagen sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs. Des Weiteren sollen die Einnahmen für Landschaftsschutzmassnahmen und den Umweltschutz, für den Finanzausgleich und für Beiträge an Kan-

tone mit Alpenstrassen eingesetzt werden. Soweit der Ertrag des Grundzolls nicht ausreicht, erhebt der Bund einen Zollzuschlag. Dieser beträgt 30 Rappen je Liter (BBl 1982 III 125–126).

ABSTIMMUNGSKAMPF

An den im Abstimmungskampf verwendeten Argumenten wird der ausgeprägte Kompromisscharakter der Vorlage sichtbar: Sämtliche Nichtregierungsparteien ausser den Liberalen und die Umweltschutzorganisationen lehnen die Neuordnung in ihrer Mehrheit rundweg ab. Ihrer Meinung nach führt der durch zweckgebundene Abgaben ausgelöste Finanzierungsmechanismus zu einer Fortsetzung des expansiven Strassenbaus. Andere, ebenfalls dem Umweltschutz verpflichtete Kreise setzen sich für die Verfassungsrevision ein. Ihrer Ansicht nach bringt sie insofern einen Fortschritt, als die gebundenen Zolleinnahmen von nun an auch für Massnahmen zur Verkehrsentflechtung, für den kombinierten Verkehr und für den Umweltschutz verwendet werden dürfen. Für sie geht es bei der Abstimmung nicht um mehr oder weniger Strassen, sondern um die Erhaltung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr; von einer Verwerfung der Vorlage befürchten sie eine unerwünschte Verbilligung des Autofahrens.

FDP, CVP, SVP, LPS und die Automobilistenverbände – mit Ausnahme des «grünen» VCS – stellen sich demgegenüber hinter den Beschluss. Die SP beschliesst Stimmfreigabe; auf kantonaler Ebene einigen sich die SP-Sektionen jedoch mehrheitlich auf die Japarole. Insgesamt kommt den finanzpolitischen Aspekten der Revision in den Diskussionen stärkeres Gewicht zu als den verkehrspolitischen.

ERGEBNIS

52,7% der Stimmenden und zwei Drittel der Stände nehmen die Vorlage an. Mit Zweidrittelsmehrheiten ist das Ja in Graubünden, im Tessin und im Wallis am höchsten; am tiefsten ist der Ja-Stimmenanteil in Appenzell Ausserrhoden, Schaffhausen und im Aargau, doch auch hier übertrifft er 40%.

Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, beeinflusst die Parteisympathie der Befragten deren Stimmentscheid am meisten. Während die Anhänger der bürgerlichen Parteien der Treibstoffzollvorlage deutlich zustimmten, votierten die LdU- und POCH-Sympathisanten klar dagegen. Die Anhänger der SP und die Befragten ohne Parteisympathie verhielten sich unterschiedlich. Überdurchschnittlich stark zustimmende Gruppen waren die 65- bis 84-Jährigen, die Landwirte, die politisch hoch Integrierten, die Romands sowie die Primarschulabsolventen. Die 20- bis 39-Jährigen, die Angestellten und Beamten in mittlerer Stellung sowie die Uni-Absolventen wiesen dagegen Nein-Mehrheiten auf. Das Hauptmotiv der Befürworter war, dass «der Bund mehr Geld braucht». 22% der Ja-Stimmenden gaben als Grund für ihren Entscheid an, dass das Geld aus den Treibstoffzolleinnahmen auch weiterhin für den Strassenbau und -unterhalt verwendet werden soll. 29% der Gegner wollten mit ihrem Nein zum Ausdruck bringen, dass es ihrer Ansicht nach genug Strassen und

Autobahnen gebe. Weitere 23 % von ihnen machten fehlendes Vertrauen in den Bund geltend, denn dieser mache mit dem Geld, was er wolle.

QUELLEN

BBI 1982 I 1345; BBI 1982 III 125. Erläuterungen des Bundesrates. APS 2001–2003: Verkehr und Infrastruktur – Strassenverkehr – Strassenbau. Vox Nr. 19. Vatter et al. 2000: A-4.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.