

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 1. März 1993

Sehr geehrte Damen und Herren

Am nächsten Wochenende geht es um mehr als um 20 Rappen mehr pro Liter Benzin; es geht erstens um die Frage, ob dem Bund – ja oder nein – die für die Fertigstellung unseres Nationalstrassennetzes notwendigen finanziellen Mittel zugestanden werden. Und es geht zweitens um die Frage, ob wir – ja oder nein – einen massgeblichen Beitrag zur Verbesserung unserer Bundesfinanzen leisten wollen. Beides sind verkehrs-, finanz- und schlussendlich staatspolitisch zentrale Anliegen. Die Gelegenheit, sie mit 20 Rappen mehr Treibstoffzoll verwirklichen zu können, dürfen wir uns nach Meinung des Schweizerischen Aktionskomitees "JA für einen angemessenen Benzinpreis" nicht entgehen lassen.

In der vorliegenden, letzten Ausgabe unseres Pressedienstes stellen wir Ihnen Beiträge von Nationalrätin Elisabeth Zölch (SVP/BE), Nationalrat Eugen David (CVP/SG) und Nationalrat Rolf Mauch (FDP/AG) zur Verfügung.

Wir danken Ihnen für die Unterstützung, die Sie uns im Laufe des Abstimmungskampfes und im Rahmen Ihrer Informationstätigkeit haben zukommen lassen.

Mit freundlichen Grüssen

für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Beilage erwähnt

Abstimmungsauftrag des Schweizerischen Aktionskomitees "Ja für einen angemessenen Benzinpreis":

Es geht um mehr als 20 Rappen!

(pd) Am nächsten Wochenende geht es um mehr als um 20 Rappen mehr pro Liter Benzin; es geht erstens um die Frage, ob dem Bund – ja oder nein – die für die Fertigstellung unseres Nationalstrassennetzes notwendigen finanziellen Mittel zugestanden werden. Und es geht zweitens um die Frage, ob wir – ja oder nein – einen massgeblichen Beitrag zur Verbesserung unserer Bundesfinanzen leisten wollen. Beides sind verkehrs-, finanz- und schlussendlich staatspolitisch zentrale Anliegen. Die Gelegenheit, sie mit 20 Rappen mehr Treibstoffzoll verwirklichen zu können, dürfen wir uns nach Meinung des Schweizerischen Aktionskomitees "JA für einen angemessenen Benzinpreis" nicht entgehen lassen. Dem nationalen Aktionskomitee gehören 143 Mitglieder der eidgenössischen Räte an. Es steht unter dem Präsidium von Nationalrat Claude Frey (FDP/NE).

Notwendig ist die nach Ansicht des Komitees massvolle Erhöhung des Benzinpreises vor allem aus zwei Gründen: erstens sind neben grossen Sparanstrengungen auch Mehreinnahmen erforderlich, um die Defizite bei den Bundesfinanzen verringern zu können. Da die Hälfte der Zollerhöhung in die allgemeine Bundeskasse fliesst, können dieser jährlich rund 650 Millionen Franken gutgeschrieben werden. Zweitens kann der gleiche Betrag zweckgebunden für die rasche Fertigstellung unseres Nationalstrassennetzes sowie für verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit von Strassenbauten eingesetzt werden. Dies entspricht dem Willen des Schweizer Volkes, das sich mit der Ablehnung der sogenannten Kleeblatt-Initiativen und dem Volksbegehren "Stopp dem Beton" deutlich für die Schliessung der noch bestehenden Autobahnlücken und damit für eine bessere Erschliessung vor allem auch der Westschweiz ausgesprochen hat. Mit der durch die massvolle Erhöhung des Benzinpreises ermöglichten Fortsetzung des Nationalstrassenbaus kann der schweizerischen Wirtschaft dringend notwendige Impulse gegeben und die Beschäftigungslage in einem wichtigen Sektor nachhaltig verbessert werden.

Auch nach der Erhöhung des Treibstoffzolles um 20 Rappen pro Liter kostet das Benzin in der Schweiz immer noch weniger als in unseren Nachbarländern Deutschland, Oesterreich, Italien und Frankreich und liegt auch deutlich unter dem Preis, den wir beispielsweise zu Beginn der achtziger Jahre dafür bezahlen mussten. Das Schweizerische Aktionskomitee "Ja für einen angemessenen Benzinpreis" erachtet die vorgeschlagene Preiserhöhung deshalb als verhältnismässig und für alle tragbar. Umso mehr, als mit einem kleinen Beitrag eine grosse Wirkung zur Belebung der einheimischen Wirtschaft, der Erschliessung unseres Landes und der nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit auf unseren Strassen erzielt werden kann.

Veröffentlicht am 1. März 1993, 14.30 Uhr

Die Treibstoffzollerhöhung aus ethischer Sicht:

Ein JA aus Verantwortung und Solidarität

von SVP-Nationalrätin Elisabeth Zölch, Bern

Bürgerinnen und Bürger sollen 20 Rappen mehr pro Liter Benzin bezahlen – dies wünscht sich der Bund mit der Aufforderung, am 7. März 1993 ein "JA" zum Bundesgesetz über die Erhöhung des Treibstoffzolles in die Urne zu legen. Die sachlichen Gründe für die Erhöhung und die vorgesehene Verwendung der Mittel wurden bereits mehrfach dargelegt. Die Treibstoffzollerhöhung kann und muss aber noch unter einem anderen Aspekt betrachtet werden: demjenigen der Solidarität, der Verantwortlichkeit.

Politik dient dem Ziel, die Lebensqualität der Bevölkerung zu steigern – die Lebensqualität in einem umfassenden Sinne. Nicht nur mehr materieller Wohlstand kann das Ziel sein, sondern auch die soziale Abdeckung, der Lebensraum in unserem Lande für sämtliche Bürger und Bürgerinnen, eine gesunde Umwelt und eine Unterstützung des kulturellen Lebens, um nur einige Beispiele zu nennen. In unserer Demokratie prägt die Bevölkerung die Politik in hohem Masse. Sie trägt damit die Mitverantwortung für ihre Lebensqualität.

Im Interesse von Sozialpolitik und Umweltschutz

Die Bundesfinanzen befinden sich in argem Zustand. Dies ist nicht nur der Ausgabenfreudigkeit des Parlamentes zuzuschreiben. Die Ansprüche der Bevölkerung an den Staat sind konsequent gestiegen. Wo früher die Hilfe in der Familie, unter Nachbarn und in Dorfgemeinschaften griff, wird heute der Staat in Anspruch genommen. Immer stärker ist die Verlagerung der Ausgaben in den Sozialbereich; AHV, Fürsorge, Kulturförderung.

Der Staat bietet der Bevölkerung somit mehr Hilfe, für die er indessen die erforderlichen Mittel benötigt. Er ist dadurch aber auch auf die Solidarität der Bevölkerung mit dem Staat, mit der Gemeinschaft angewiesen. Die 20 Rappen Treibstoffzollerhöhung pro Liter stellen einen derartigen Solidaritätsbeitrag dar. Währenddem die Hälfte der daraus resultierenden Einnahmen direkt dem Strassenbau zufließt, kann die andere Hälfte für andere Aufgaben, insbesondere auch im Sozial- und Umweltschutzbereich, verwendet werden. Berücksichtigt man zudem, dass die Kosten für den Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel stetig steigen, der Privatverkehr mehr Umweltbelastung mit sich bringt sowie den Umstand, dass der Treibstoffgrundzoll seit 56 Jahren nicht erhöht wurde und die Schweiz deshalb zum

Billigland wurde, so erscheint der beantragte Solidaritätsbeitrag als zumutbar, eigentlich mehr als kleine Geste.

In der Schweiz trägt die Bevölkerung hohe Verantwortung in der Politik – durch ihre ausgedehnten Mitwirkungsrechte. Aus dieser Verantwortung und aus der Solidarität des Einzelnen mit der Gesellschaft heraus ergibt sich meines Erachtens die Antwort auf die Frage nach der Stimmabgabe am 7. März 1993, nämlich ein deutliches JA.

Lieber Anpassung des Benzinzolls als höhere Lohnabzüge

von CVP-Nationalrat Eugen David, St. Gallen

Die Preise steigen - die Löhne stagnieren. Der Teuerungsausgleich ist nicht mehr gewährleistet. Und gerade jetzt will der Finanzminister an der Tanksäule 20 Rappen mehr für den Liter Benzin abschöpfen. Verständlicherweise hält sich bei vielen die Begeisterung in engen Grenzen.

Dennoch sollten wir am 7. März Ja stimmen. Die Sparmassnahmen bei den Bundesausgaben zeigen langsam Wirkung: so beim öffentlichen Verkehr (z.B. Stellenabbau bei den SBB, Abbau im Regionalverkehr), bei der Ausbildung (z.B. Stellenabbau bei den Lehrstellen aller Stufen), beim Militär (z.B. Stellenabbau in den Werkstätten der staatlichen Rüstungsbetriebe und Zeughäusern), in der Sozialversicherung (z.B. Abbau des Taggeldes der Arbeitslosenversicherung von 80 % auf 70 %, Erhöhung des AHV-Alters), im Gesundheitswesen (z.B. Einfrieren der Krankenkassenbeiträge des Bundes, Beschränkung auf die Grundversorgung), in der Landwirtschaft (z.B. Einfrieren oder sogar Senken der Erzeugerpreise), in der Kultur (z.B. Subventionsabbau bei der Pro Helvetia, im Denkmalschutz und im Naturschutz).

Im Interesse des sozialen Friedens

Ein zweites Sparpaket steht vor der Tür. Mit einem Volumen von nochmals 1,5 Milliarden Franken und weiteren schmerzhaften Einschnitten - auch ins soziale Netz. Fällt die Benzinzollerhöhung am 7. März beim Volk durch, muss das Sparpaket auf drei Milliarden Franken erhöht werden. Ich glaube nicht, dass das sozial verträglich wäre. Lieber etwas mehr beim Benzin zahlen, dafür den sozialen Frieden in

unserem Land aufrechterhalten und das Funktionieren bewährter Institutionen sichern.

Aus der Sicht des Umweltschutzes ist es ein Nachteil, dass die Hälfte des Aufschlags, d.h. 10 Rappen, in den Strassenbau fliessen. Allerdings - und darum bin ich trotzdem dafür - wird das Geld für die Fertigstellung des Autobahnnetzes (vor allem in der Westschweiz) verwendet. So wie es vom Volk beschlossen worden ist. Einiges fliesst an Umweltschutzmassnahmen an Autobahnen (z.B. auch im St. Galler Rheintal). Auch das finde ich richtig.

Nirgends in Europa ist das Benzin so billig wie in der Schweiz - auch nach dem Aufschlag um 20 Rappen. Etwas stimmt mit unserem Umweltbewusstsein nicht, wenn wir die Mobilität weiter so fördern. Wenn ein Beitrag an die Sanierung des Bundeshaushalts geleistet werden muss, ist es sicher vernünftiger, den Benzinzoll etwas zu erhöhen als beispielsweise die Steuern auf den Löhnen oder die Sozialversicherungsbeiträge. Dann gilt die umweltfreundliche Devise: Weniger fahren = Steuern sparen.

Ja zur Erhöhung des Treibstoffzolls:

Gemeinsinn vor Eigennutz

Nationalrat Dr. Rolf Mauch, Hirschthal

Gründe für die Erhöhung des Treibstoffzolls um 20 Rappen sind die dringende Rettung gesunder Bundesfinanzen und die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes. An beidem hat auch der Automobilist als Staatsbürger ein eminentes eigenes Interesse, daran besteht kein Zweifel.

1. Volkswirtschaftliche Notwendigkeit eines gesunden Haushalts

Weiter betone ich insbesondere aus freisinniger Warte, dass der aus den Fugen geratene Bundeshaushalt primär durch Sparen saniert werden muss, nicht durch Mehreinnahmen. Darüber ist man sich im Parlament und Bundesrat weitgehend einig. Am Raubzug der vergangenen Jahre auf die Bundeskasse waren leider alle Kreise beteiligt; man bediente sich ohne Skrupeln, so lange etwas vorhanden war. Mit verschiedenen Massnahmen versuchen nun Bundesrat und Parlament die Finanzen wieder unter Kontrolle zu bekommen. Bereits hat das Parlament ein Massnahmenpaket zur Eindämmung des Ausgabenwachstums in Milliardenhöhe verabschiedet. Beim Voranschlag für 1993 hat es - für viele Betroffene gnadenlos - sich selbst übertroffen und zusätzliche Abstriche in der Grössenordnung von über einer halben Milliarde vorgenommen. Ein weiteres Sanierungsprogramm ist in Ausarbeitung begriffen. Sparen und Bremsen des Ausgabenwachstums sind unumgänglich. Trotzdem ist die Sanierung ohne gewisse rasche Mehreinnahmen undenkbar, soll der Zinsendienst nicht einen übermässigen Anteil verschlucken.

Die Einnahmen aus der fiskalischen Belastung des Treibstoffs machten 1991 gegen ein Zehntel der gesamten Bundeseinnahmen aus. Real, das heisst unter Berücksichtigung der allgemeinen Teuerung, hat die Treibstoffzollbelastung stark abgenommen. Real erheblich billiger geworden ist auch der Treibstoff selbst. Für die Jahre 1994 bis 1996 sieht der Finanzplan jährliche Mehreinnahmen aus der Treibstoffzollerhöhung von rund 1,3 bis 1,4 Milliarden vor. Aber auch so noch befürchtet der Bund ein Defizit pro 1993 von gegen 5 Milliarden Franken - was unmöglich akzeptiert werden kann. Die Sündenfälle der vergangenen Jahre holen uns nun ein, das Steuer muss herumgerissen werden; denn auf der Seite der Ausgaben stehen mehrfache Milliardenbeträge pro Jahr zur Diskussion; ich erwähne nur AHV/IV, Krankenversicherung, Landwirtschaft als Beispiele.

2. Verkehrspolitische Gründe für die Erhöhung

Hier lasse ich den ACS als Mitträger des Referendums - im Gegensatz zum TCS - selber sprechen und entnehme dem ACS-Magazin folgende Ausführungen:

"Sechs gute Gründe für die Treibstoffgrundzoll-Erhöpfung:

1. Im Wissen, dass als Alternative zur Benzinpreiserhöhung die Besteuerung und Verteuerung der Lebensmittel (Wust) oder die Erhöhung anderer Steuern im Raum steht, wird die Anpassung des Benzinpreises an europäische Verhältnisse gewählt.
2. Die stärkere Belastung bei den Treibstoffzöllen (anstelle einer Erhöhung der direkten Bundessteuer) trägt dazu bei, das Missverhältnis zwischen den direkten und den indirekten Steuern etwas zu verringern.

3. Ausserdem entspricht die Besteuerung des Treibstoffes dem allgemein akzeptierten Verursacherprinzip. Der andere, der sinnlos mit dem Auto herumfährt oder einen teuren Wagen mit hohem Verbrauch besitzt, soll mehr bezahlen.
4. Schliesslich kann jeder durch sein eigenes Verhalten Steuern einsparen.
5. Eine Erhöhung des Treibstoffzolles ist notwendig zur Durchführung des 4. Nationalstrassenbau-Programmes. Ohne Mehreinnahmen werden die vorhandenen Reserven (Rückstellungen) bereits im Jahre 1994 aufgebraucht und die eingehenden zweckgebundenen Mittel für die laufende Finanzierung der Strassenbauausgaben nicht ausreichen. Es kann erwartet werden, dass der Bundesrat zusätzliche Einnahmen mit höheren Krediten für den Nationalstrassenbau "honoriert".
6. Die Ablehnung einer Erhöhung des Treibstoffzolles führt direkt und ohne Wenn und Aber zu einer Verzögerung des Endausbaus des Nationalstrassennetzes (insbesondere in der Westschweiz). Das Referendum ist somit kontraproduktiv und macht die Strassenlobby unglaubwürdig."
(Auto 1-2/1993, Beilage der Sektion Aargau)

3. Würdigung

Der Bundeshaushalt ist dringend sanierungsbedürftig. Soll der Bund auch noch in einigen Jahren in der Lage sein, wichtige Zukunftsaufgaben in Angriff zu nehmen, statt die dafür nötigen Mittel für den Zinsendienst aufwenden zu müssen, so sind wirksame Gegenmassnahmen unausweichlich. Das Sanierungskonzept des Bundesrates umfasst Sparmassnahmen einerseits und Mehreinnahmen andererseits. Die Erhöhung des Treibstoffgrundzolls ist ein Teil dieses Konzepts. Um die Abgabenbelastung für die Wirtschaft und die Steuerzahler nicht weiter zu erhöhen, muss die darüber hinaus gehende Reduktion der Defizite jedoch *prioritär* auf der Ausgabenseite gesucht werden. Dies lässt sich am wirksamsten durch eine systematische Ueberprüfung der Bundestätigkeit auf *weitere Sparmöglichkeiten*, gefolgt von einer eigentlichen Verzichtplanung, erreichen.

In diesem hier skizzierten Konzept ist die massvolle und tragbare Benzinzollerhöhung

- staats- und wirtschaftspolitisch erforderlich
- verkehrspolitisch sinnvoll und nötig,
- ökologisch richtig,
- individuell verkraftbar.

Das Gesamtwohl des Landes lebt von unserem bürgerlichen Verantwortungsgefühl. Gemeinsinn war die treibende Kraft unserer politischen Bewegung. Sie ist jetzt gefragt; der Patient "Bundesfinanzen" liegt als Notfall auf der Intensivstation und bedarf einiger Eingriffe. Die Treibstoffzollerhöhung ist ein notwendiger Bestandteil. Das Hauptgewicht liegt bei der Ausgabenkürzung. Dieser Zusammenhang muss gesehen werden.

3. Februar 1993

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-Presseschefin 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"

Pressedienst Nummer 4 vom 8. Februar 1993

- Artikel "Für eine massvolle Treibstoffzollerhöhung"
von Nationalrat Toni Dettling (FDP/SZ)
- Artikel "Treibstoffzollerhöhung notwendig und vernünftig"
von Nationalrat Rudolf H. Strahm (SP/BE)
- Artikel "Treibstoffzollerhöhung und Nationalstrassennetz"
von Nationalrat Theo Fischer (SVP/AG)
- Artikel "Böses Eigengol"
- von Nationalratspräsident Paul Schmidhalter (CVP/VS)
- Dokumentation "Argumentarium des Aktionskomitees 'Ja für einen angemessenen Benzinpreis' "

Pressedienst Nummer 5 vom 15. Februar 1993

- Artikel "Ein Nein zum Benzinpreis macht unser Leben nicht billiger"
von Nationalrat Joseph Iten (CVP/NW)
- Artikel "Kein Hurra-Ja aber ein Vernunfts-Ja zum Treibstoffzoll-Zwänzgi"
von Nationalrat Hanspeter Seiler (SVP/BE)
- Artikel "Viele gute Gründe"
von Ständerätin Christine Beerli (FDP/BE)
- Artikel "Dem Bund neue Einnahmen zugestehen"
von Jean-Pierre Giger, Bern
- Dokumentation "Aktionskomitee"

Pressedienst Nummer 6 vom 23. Februar

- Artikel "Ein Ja drängt sich auf"
von Nationalrat Claude Frey (FDP/NE)
- Artikel "Treibstoffzollerhöhung: Ein Muss..."
von Nationalrat Jean-Pierre Bonny (FDP/BE)
- Artikel "Eine Frage der Finanzen"
TCS, Genf
- Artikel "Der Auto-Egoismus führt direkt in die Sackgasse"
von Hanspeter Merz, Pressechef CVP