

Abstimmung vom 7.3.1993

# Gegen die Westschweiz und für die Bundeskasse: Volk genehmigt die Erhö- hung des Benzinpreises

**Angenommen: Bundesgesetz über die Erhöhung  
des Treibstoffzolls**

Roswitha Dubach

---

*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:** Dubach, Roswitha (2010): Gegen die Westschweiz und für die Bundeskasse: Volk genehmigt die Erhöhung des Benzinpreises. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 501-502.

**Herausgeber dieses Dokuments:** Swisvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. [www.swisvotes.ch](http://www.swisvotes.ch).

## VORGESCHICHTE

Im Rahmen eines ganzen Sanierungsprogramms für den Bundeshaushalt (vgl. Vorlagen 390, 421) unterbreitet der Bundesrat dem Parlament auch eine Vorlage, die die Erhöhung des Treibstoffzolls um 25 Rappen pro Liter vorsieht. Er rechtfertigt diese Erhöhung mit der seit der Einführung des Grundzolls im Jahre 1936 aufgelaufenen Teuerung von 600%, die nie ausgeglichen worden sei. Ferner bedinge die rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes zusätzliche Einnahmen, da die aktuellen Mittel des Strassenfonds dazu nicht ausreichen. Die erwarteten zusätzlichen Einnahmen von rund 1,3 Milliarden Franken jährlich sollen je zur Hälfte der allgemeinen Bundeskasse und dem Strassenfonds zukommen. Im Parlament ist eine Erhöhung des Treibstoffzolls weitgehend unbestritten. Zankapfel zwischen dem Stände- und dem Nationalrat bildet aber die Höhe des Aufschlags. Während sich der Ständerat für die 25 Rappen des Bundesrates ausspricht, setzt der Nationalrat im Differenzbereinigungsverfahren schliesslich eine Erhöhung von 20 Rappen durch. Wie schon vor den Verhandlungen in den Räten angekündigt, ergreift ein überparteiliches Komitee bestehend aus Vertretern der Auto-Partei, bürgerlichen Parlamentariern sowie dem Westschweizer Centre patronal das Referendum gegen die Benzinpreiserhöhung und erzwingt eine Volksabstimmung.

## GEGENSTAND

Volk und Stände befinden am 7. März 1993 über eine Änderung des Zolltarifgesetzes und damit über eine Treibstoffzollerhöhung um 20 Rappen pro Liter.

## ABSTIMMUNGSKAMPF

Ausser der Auto-Partei, der SD/Lega-Fraktion sowie der PdA unterstützen – abgesehen von einzelnen Kantonalsektionen – alle Parteien und die Wirtschaftsdach- sowie die Arbeitnehmerverbände die Treibstoffzollerhöhung. Bei der FDP scheren allerdings mehrere Kantonalsektionen aus. Der Automobil Club der Schweiz ACS und der Nutzfahrzeugverband Astag bilden – zusammen mit der AP – die Hauptgegner der Vorlage. Der Touring Club Schweiz als grösste Interessenorganisation im Automobilverbandswesen unterstützt hingegen die Zollerhöhung – vor allem im Interesse einer baldigen Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Der linksgrüne Verkehrs-Club der Schweiz beschliesst, seinen Mitgliedern Stimmfreigabe zu empfehlen, da einerseits zwar die Verteuerung des Benzins in seinem Sinne ist, andererseits aber will der Verband der Bundeskasse nicht noch mehr zweckgebundene Mittel für den Strassenbau bescheren.

Die Befürworter der Vorlage argumentieren, die Erhöhung des Benzinpreises stelle zusammen mit anderen Sparanstrengungen (vgl. Vorlage 421) einen unerlässlichen Beitrag zur Sanierung der Bundesfinanzen dar. Dabei ermöglichten die 20 zusätzlichen Rappen auf dem Benzinpreis auch eine rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Der Preiszuschlag sei also auch im Interesse der Automobilisten. Und schliesslich bleibe das Benzin in der Schweiz auch mit diesem Aufschlag billiger als in den Nachbarländern.

Die Gegner argumentieren hingegen, dass die Automobilisten schon heute genug in die Bundeskasse ablieferten und der Bund seinen Haushalt mit wirksameren Sparmassnahmen ins Lot bringen müsse. Eine allfällige Benzinerhöhung komme nur zum Zweck des Nationalstrassenbaus in Frage. Ferner passe eine Benzinerhöhung nicht zur schlechten Wirtschaftslage und benachteilige in erster Linie die Bewohner der Rand- und Bergregionen.

## ERGEBNIS

Bei einer recht hohen Stimmbeteiligung von 51,3% stimmen Volk und Stände der Erhöhung des Benzinpreises mit 54,5% Jastimmen zu. Wie bei verkehrspolitischen Vorlagen häufig, stimmten die Stimmberechtigten der Westschweiz in der Mehrheit anders als die Stimmberechtigten der Deutschschweiz: Alle Westschweizer Kantone und das Tessin lehnten die Vorlage ab, während alle Kantone der deutschen Schweiz ausser dem Kanton Schwyz ihr zustimmten.

## QUELLEN

BBI 1992 III 349; BBI 1992 VI 107. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1991–1993: Öffentliche Finanzen – Indirekte Steuern. Vox Nr. 48 Vatter et al. 2000: A-16.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).