

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 19. Januar 1993

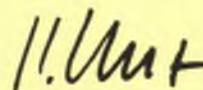
Sehr geehrte Damen und Herren

Nachdem das Referendum gegen die Benzinzollerhöhung zustande gekommen ist, werden wir in der eidgenössischen Volksabstimmung vom 7. März über diese Vorlage zu entscheiden haben. Welche Argumente sprechen für eine Erhöhung des Benzinpreises um 20 Rappen pro Liter? Das im Verlaufe der vergangenen Woche in Bern gegründete Schweizerische Aktionskomitee "JA für einen angemessenen Benzinpreis", dem sich bis heute 121 Mitglieder des eidgenössischen Parlamentes angeschlossen haben, hat sich zum Ziel gesetzt, diese Frage im bevorstehenden Abstimmungskampf in überzeugender Art und Weise zu beantworten.

Wir bitten Sie darum, uns in diesem staatspolitisch wichtigen Anliegen zu unterstützen. Einmal pro Woche werden wir Ihnen eine Ausgabe unseres Pressedienstes zustellen, und wir freuen uns, wenn Sie den einen oder anderen Beitrag einer breiten Öffentlichkeit zugänglich machen. Mit der heutigen, ersten Ausgabe stellen wir Ihnen Artikel von Nationalrat Anton Keller (CVP/AG), Nationalrätin Susanna Daepf (SVP/BE) und Rudolf Zumbühl, Mitglied des Direktionsstabes des TCS, zum freien Abdruck zur Verfügung. Eine Grafik illustriert den negativen Verlauf der Rückstellungen für den Nationalstrassenbau, falls die Erhöhung des Benzinzolles am 7. März abgelehnt werden sollte. Dem vorliegenden Pressedienst ist im weiteren eine Liste mit den Namen der Mitglieder unseres Aktionskomitees sowie das am 15. Januar veröffentlichte Gründungskomitee beigelegt.

Mit freundlichen Grüssen

für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Beilage erwähnt

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

### **Kleiner Aufwand – grosse Wirkung!**

(pd) In Bern ist heute das Schweizerische Aktionskomitee "Ja für einen angemessenen Benzinpreis" gegründet worden. Die 121 darin vereinigten Mitglieder der eidgenössischen Räte unter dem Präsidium von Nationalrat Claude Frey (FDP/NE) haben sich zum Ziel gesetzt, eine Mehrheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von der Notwendigkeit der Anpassung unseres Benzinpreises zu überzeugen und damit die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die vom Parlament beschlossene Benzinzollerhöhung um 20 Rappen pro Liter in der eidgenössischen Volksabstimmung vom 7. März dieses Jahres angenommen wird.

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 Jahren 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 15. Januar 1992, 0830 Uhr

JA zur Benzinpreiserhöhung:

## **20 Rappen für etwas Notwendiges**

von CVP-Nationalrat Anton Keller, Untersiggenthal

Die Aussicht auf die Bundesfinanzen steht in düsterstem Licht. Auch nach einschneidenden Sanierungsmassnahmen in der Herbstsession und Sparmassnahmen während der Budgetdebatte im Dezember drohen rote Zahlen von rund drei Milliarden Franken. Aus der Sicht einer seriösen Finanzpolitik, welche den auch in der Verfassung selbst geforderten ausgeglichenen Bundeshaushalt anstrebt, ist dies nicht akzeptabel. So werden denn weitere Sparmöglichkeiten gesucht und geprüft. Aber Sparmöglichkeiten allein werden den Bundeshaushalt nicht mehr ins Lot bringen. Es ist völlig unmöglich, über den bereits jetzt realisierten Verzicht hinaus weitere Milliardenbeträge einzusparen. In grosssprecherischer Rhetorik kann man derartige Forderungen allenfalls aufstellen. Wer aber im einzelnen nachprüft, wie der Bund sein Geld verwendet, wer es erhält und inwieweit die vielen Empfänger darauf angewiesen sind, dem fällt es unendlich viel schwerer, selbst für kleine Kürzungen den Rotstift anzusetzen. Manche Reduktionen erweisen sich bald einmal als kontraproduktiv. Kürzt man zum Beispiel bei den Bildungs- und Forschungsausgaben, so wird dies in kurzer Zeit ins Auge der Wirtschaft gehen und damit in verstärktem Mass auf den Bundeshaushalt zurückwirken. Ebenso wenig weise ist es, etwa bei der Drittwelthilfe abzubauen, denn auch diese Rechnung würde uns umgehend mit grösseren Zahlen präsentiert. Wer das Bundesbudget unvoreingenommen beurteilt, muss erkennen, dass von einem bestimmten Punkt an echtes Sparen gar nicht mehr möglich ist, sondern nur noch finanzielle Staus erzeugt werden, die später mit voller Wucht auf das Budget durchschlagen.

## **Defizite abbauen – Autobahnen fertigbauen**

Es braucht also notwendigerweise auch Mehreinnahmen, wenn man – nachdem das Parlament seine Bereitschaft zum Sparen in zwei rigorosen Uebungen bewiesen hat – ein Defizit von gegen drei Milliarden in den Griff bekommen will.

In diesem Rahmen, in diesem finanzpolitisch äusserst prekären Rahmen, sind die 20 Rappen Treibstoffzoll-Erhöpfung zu sehen, über die wir am 7. März abstimmen werden. Sofort soll aber beigefügt sein: es ist nicht so, dass die Sanierung des Bundeshaushalts damit zu Lasten des Autofahrers geht. Er leistet einen Teilbetrag von rund 650 Millionen an ein Defizit von gegen drei Milliarden. Es ist auch nicht so, dass die 20 Rappen voll in die allgemeine Bundeskasse gehen. Zehn Rappen werden dem Baufonds für die Nationalstrassen gutgeschrieben, deren Endausbau damit zügig realisiert werden kann. Auch der kritische Autofahrer sollte daran denken, dass diese 10 Rappen nötig sind, wenn das restliche Autobahnprogramm in geplanter Weise verwirklicht werden soll.

#### Vernünftig und massvoll

In diesem ausgewogenen und vertretbaren Rahmen kann auch der Autofahrer und die Autofahrerin der Benzinpreiserhöhung zustimmen. Sie und er sind vor allem doch auch Bürgerin und Bürger dieses Staates und ziehen reichen Gewinn aus einem Staatswesen, das leistungsfähig ist. So ist es beispielsweise dem TCS hoch anzurechnen, dass er sich dieser staatspolitischen Einsicht nicht verschlossen hat. Die auch im internationalen Vergleich nach wie vor massvolle Besteuerung des Treibstoffs verdient Unterstützung. Das aus extremer und einäugiger Sicht lancierte Referendum muss in der Volksabstimmung vom 7. März dieses Jahres abgelehnt werden.

## Sinnvolle Ziele

*von SVP-Nationalrätin Susanna Daepp, Oppligen*

Um der katastrophalen Finanzlage des Bundes entgegenzutreten, hat das Parlament in der Herbstsession ein Massnahmenpaket zur Sanierung der Bundesfinanzen verabschiedet. Die defizitäre Situation machte sehr bald klar, dass neben einem rigorosen Sparkurs auch auf der Einnahmenseite neue Quellen erschlossen werden müssen. Andernfalls würden die Kassen leer bleiben. Eine weitere Erhöhung des Staatsdefizits kann in der heutigen Situation nicht mehr geduldet werden. Hohe Staatsdefizite blockieren die Staatstätigkeit und bilden ein hemmendes Umfeld für die ganze Volkswirtschaft.

## Tragbare Erhöhung

Die Sanierung der Bundesfinanzen wird von einer sehr breiten Einnahmenbasis getragen. Die Erhöhung der Treibstoffzölle macht nur einen Teil dieser Einnahmen aus. Daneben werden auch Gelder aus den Tabaksteuern oder von den Gewinnen der Nationalbank fliessen. Die Erhöhung des Treibstoffzolles ist tragbar. Die Steuerbelastung hat seit 1936 real um mehr als die Hälfte abgenommen. Die Auswirkungen auf den Landesindex der Konsumentenpreise sind gering (0,4 Prozent). Und das Benzin wird gegenüber den meisten unserer Nachbarländer weiterhin billiger sein.

## Positive Effekte

Auch in bezug auf die Auswirkungen ist die Benzinzollerhöhung durchwegs sinnvoll. Das langfristige Bauprogramm für die Nationalstrassen, das eine Fertigstellung des Netzes bis zum Jahr 2002 vorsieht, ist ohne eine Zollerhöhung nicht durchzuführen. 12 Prozent der zusätzlichen Einnahmen werden zweckgebunden für den Strassenbau verwendet. Dies zeigt auch, wie kurzsichtig die Argumentationsweise der gegnerischen Autolobby angelegt ist. Der Nationalstrassenbau wird für die Wirtschaft positive Impulse bringen. Verschiedene Regionen werden davon profitieren, und wir können so einen Beitrag zur Ueberwindung der Rezession leisten. Vorab die Romandie wird von der Fertigstellung der Nationalstrassen profitieren. Dort fehlen noch grosse Stücke. Ein Ja zur Benzinzollerhöhung macht so die Verkehrsverbindungen zur Romandie kürzer und hilft, bestehende Gräben zuzuschütten. Auch aus der Deutschschweiz und gerade aus dem Grenzkanton Bern sollten wir so ein positives Zeichen der Solidarität setzen.

Auch für die Randregionen werden Gelder frei. Auch der öffentliche Verkehr wird hier profitieren. Angedrohte Kürzungen können durch eine gesündere Bundeskasse verhindert werden. Nicht zuletzt wird unsere Natur von einer Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation und von einer Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr profitieren.

Es spricht vieles für eine Erhöhung des Benzinolles. Darum müssen wir am 7. März ein deutliches und überzeugtes Ja in die Urne legen.

Das Treibstoffzollreferendum gefährdet die längerfristigen Interessen des Privatverkehrs:

### Nichts zu gewinnen – alles zu verlieren

Wohl nirgendwo auf der Welt löst eine Steuererhöhung bei den Betroffenen eitel Freude aus. Wenn sie trotzdem akzeptiert wird, so nur deshalb, weil sie dazu nicht befragt werden, oder weil die negativen Folgen eines aus dem Gleichgewicht geratenen Staatshaushaltes für den sozialen Zusammenhalt eines Staates viel schwerwiegender wären. Allein aus diesen Ueberlegungen liessen sich gute Gründe für die vom Parlament vorgeschlagene Erhöhung des Treibstoffgrundzolls herleiten. Für den Touring Club der Schweiz (TCS) steht in erster Linie die rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes im Vordergrund.

Bereits im Jahre 1960 ist das Schweizerische Nationalstrassennetz als Ganzes von der Bundesversammlung festgelegt worden. Dreimal wurde es ergänzt: 1965 durch den Gotthard-Strassentunnel, 1971 durch die Autobahnumfahrung der Stadt Zürich und 1984 durch die Transjurane. Heute, nach über 30 Jahren, sind erst 80 Prozent des Netzes fertiggestellt.

### Blockiertes Bauprogramm

Anfangs der 80er Jahre kam der Nationalstrassenbau ins Stocken, als die eidgenössischen Räte die Ueberprüfung umstrittener Strecken verlangten. Nachdem mit Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 alle Nationalstrassenabschnitte mit Ausnahme der Rawilverbindung im Netz behalten wurden, führten die sogenannten "Kleeblatt-Initiativen" in den betroffenen Regionen zu einem faktischen Baustopp. In der Volksabstimmung vom 1. April 1990 wurden diese Initiativen von Volk und Ständen haushoch verworfen.

Der faktische Baustopp auf wichtigen Teilen des Netzes brachte es mit sich, dass die Ausgaben für den Nationalstrassenbau in den 80er Jahren real zurückgingen. Gleichzeitig wurden beim Bund Rückstellungen bis zum maximalen Betrag von 2,35 Milliarden Franken geäufnet.

### Finanzierungslücke schliessen

Diese hohen Rückstellungen verleiteten zum Trugschluss, der Nationalstrassenbau könne auch ohne Erhöhung des Treibstoffzolls noch über Jahre weiter vorangetrieben werden. Das 4. langfristige Nationalstrassenbauprogramm zeigt aber bereits im Jahre 1994 eine Finanzierungslücke. Unter "normalen" Umständen käme zur Schliessung dieser

Finanzierungslücke nur eine Erhöhung des Zollzuschlags in Frage, der ja bekanntlich zu 100 % für die Zwecke des Strassenverkehrs verwendet werden muss.

Eine solche Lösung, und dies muss angesichts der katastrophalen Situation der Bundesfinanzen klar festgehalten werden, ist in absehbarer Zeit politisch nicht mehrheitsfähig. Es bleibt also nur die vom Parlament vorgeschlagene Lösung der Grundzollerhöhung von 20 Rappen, von denen 50 % oder 10 Rappen pro Liter für die Zwecke des Strassenverkehrs reserviert sind. 10 Rappen fliessen in die allgemeine Bundeskasse.

Vor diesem realpolitischen Hintergrund ist ein Nein zur vorgesehenen Grundzollerhöhung nichts anderes als ein waghalsiges Spiel mit dem Feuer, bei dem es für den Privatverkehr nichts zu gewinnen, aber alles zu verlieren gibt.

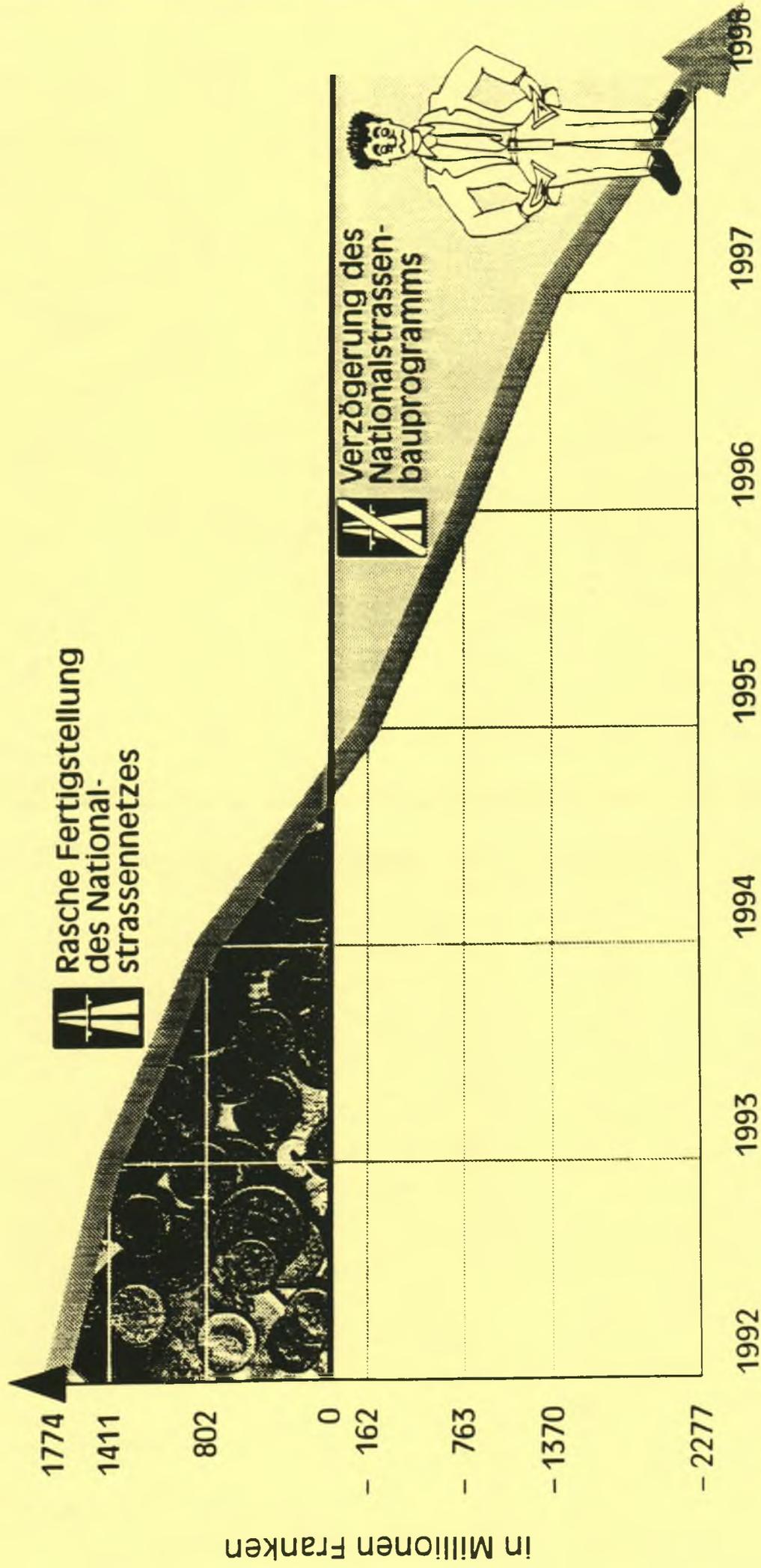
### Ein Nein führt in die Sackgasse

Um das 4. langfristige Nationalstrassenbauprogramm einhalten zu können, müsste bereits 1994 der Zollzuschlag um 15 bis 20 Rappen erhöht werden. Dieser Betrag wäre notwendig, da sich aus dem Kreise der Initianten des Referendums bereits auch Widerstand gegen die Fortführung und die Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe bemerkbar macht. Dies würde dazu führen, dass der Automobilist spätestens in einem Jahr einen höheren Treibstoffzoll bezahlen müsste.

Nachdem das Nationalstrassenbauprogramm nach der Volksabstimmung vom April 1990 wieder in Schwung gekommen ist, besteht bei einer Ablehnung der Treibstoffzollerhöhung die Gefahr, dass ein Notbudget verabschiedet werden müsste, in dem die Ausgaben für den Strassenverkehr massiv zusammengestrichen würden. Im weiteren ist die Zustimmung von Parlament und Schweizer Volk zu einer Zollzuschlagserhöhung, zu der die Referendumsbefürworter im Falle eines Erfolges "grosszügig" Hand bieten wollen, alles andere als sicher. Wegen ihrer, kurzsichtigen Handlungsweise, könnte es durchaus passieren, dass die Initianten des Referendums den Zielen der Volksinitiative "Stopp dem Beton" und der "Kleeblatt-Initiativen" doch noch zum Durchbruch verhelfen. Ob damit den längerfristigen Interessen des Privatverkehrs in der Schweiz gedient ist, ist sehr zu bezweifeln.

Touring Club der Schweiz, Direktionsstab, Rudolf Zumbühl

# Verlauf der Rückstellungen\*, wenn Erhöhung des Benzin-Grundzolls am 7. März 1993 abgelehnt wird



\* Rückstellungen: Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben zweckgebundener Treibstoffzölle

**SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE  
"JA FÜR EINEN ANGEMESSENEN BENZINPREIS"**

---

Postfach 6136  
3001 Bern

Telefon 031/22 34 38

Bern, 13. Januar 1993

**Aktionskomitee**

**Präsidium:** Frey Claude, NR, Neuchâtel FDP

**Mitglieder:**

**Aargau:** Bircher Peter, NR, Wölflinswil CVP  
Bircher Silvio, NR, Aarau SPS  
Fischer Theo, NR, Hägglingen SVP  
Keller Anton, NR, Untersiggenthal CVP  
Mauch Rolf, NR, Hirschthal FDP  
Mauch Ursula, NR, Oberlunkhofen SPS  
Meier Samuel, NR, Teufenthal LdU/EVP  
Thür Hanspeter, NR, Aarau GPS

**Appenzell-  
Ausserrhoden:** Maeder Herbert, NR, Rehetobel LdU/EVP  
Schoch Otto, SR, Herisau FDP

**Appenzell-  
Innerrhoden:** Engler Rolf, NR, Appenzell CVP  
Schmid Carlo, SR, Oberegg CVP

**Basel-Land:** Fankhauser Angeline, NR, Binningen SPS  
Meyer Theo, NR, Muttenz SPS  
Nebiker Hans-Rudolf NR, Diegten SVP  
Rhinow René, SR, Seltisberg FDP

<b>Basel-Stadt:</b>	Hubacher Helmut, NR, Basel	SPS
	Plattner Gian-Reto, SR, Basel	SPS
	Weder Hansjürg, NR, Basel	LdU/EVP
	Wick Hugo, NR, Basel	CVP
	Wyss Paul, NR, Basel	FDP
<b>Bern:</b>	Aubry Geneviève, NR, Tavannes	FDP
	Baumann Ruedi, NR, Suberg	GPS
	Bäumlin Ursula, NR, Bern	SPS
	Beerli Christine, SR, Studen	FDP
	Bonny Jean-Pierre, NR, Bern	FDP
	Eggenberger Georges, NR, Ostermundigen	SPS
	Hari Fritz, NR, Reichenbach	SVP
	Loeb François, NR, Muri	FDP
	Strahm Rudolf, NR, Herrenschwanden	SPS
	Suter Marc, NR, Biel	FDP
	Vollmer Peter, NR, Bern	SPS
	Wyss William, Grasswil	SVP
	Zimmerli Ulrich, SR, Gümliigen	SVP
	Zwygart Otto, NR, Bolligen	LdU/EVP
	Zölch-Balmer Elisabeth, NR, Bern	SVP
<b>Fribourg:</b>	Brügger Cyrill, NR, Plaffeien	SPS
	Cottier Anton, SR, Fribourg	CVP
	Deiss Joseph, NR, Barberêche	CVP
	Gobet Alexis, NR, Villariaz	CVP
	Philipona Jean-Nicolas, NR, Vuippens	FDP
	Piller Otto, SR, Alterswil	SPS
<b>Genève:</b>	Brunner Christiane, NR, Genf	SPS
	Coutau Gilbert, SR, Genève	LPS
	Ducret Dominique, NR, Laconnex	CVP
	Petitpierre Gilles, SR, Genève	FDP
	Rebeaud Laurent, NR, Confignon	GPS
	Tschopp Peter, NR, Vandoeuvres	FDP
<b>Glarus:</b>	Marti Werner, NR, Sool	SPS
	Schiesser Fritz, SR, Haslen	FDP
<b>Graubünden:</b>	Bezzola Duri, NR, Scuol	FDP
	Bundi Martin, NR, Chur	SPS
	Cavelty Luregn, SR, Chur	CVP
	Columberg Dumeni, NR, Disentis	CVP
<b>Jura:</b>	Etique Pierre, NR, Bressaucourt	FDP
<b>Luzern:</b>	Bühler Robert, SR, Luzern	FDP
	Dormann Rosmarie, NR, Rothenburg	CVP
	Fischer Theo, NR, Sursee	CVP
	Jöri Werner, NR, Luzern	SPS
	Leu Josef, NR, Hohenrain	CVP
	Stamm Judith, NR, Luzern	CVP
	Tschuppert Karl, NR, Ettiswil	FDP

<b>Neuchâtel:</b>	Béguin Thierry, SR, Saint-Blaise	FDP
	Borel François, NR, Neuchâtel	SPS
	Guinand Jean, NR, Neuchâtel	LPS
	Matthey Francis, NR, La Chaux-de-Fonds	SPS
<b>Nidwalden:</b>	Schallberger Peter-Josef, SR, Ennetmoos	CVP
<b>Obwalden:</b>	Blatter-Huwylér Ueli, NR, Engelberg	CVP
	Küchler Niklaus, SR, Sarnen	CVP
<b>Schaffhausen:</b>	Bührer Gerold, NR, Schaffhausen	FDP
	Hafner Ursula, NR, Schaffhausen	SPS
	Seiler Bernhard, SR, Thayngen	SVP
<b>Schwyz:</b>	Bisig Hans, NR, Lachen	FDP
	Dettling Toni, NR, Schwyz	FDP
	Züger Arthur, NR, Wangen	SPS
<b>Solothurn:</b>	Büttiker Rolf, SR, Wolfswil	FDP
	Grossenbacher Ruth, NR, Niedererlinsbach	CVP
	Jäggi Paul, NR, Hüniken	CVP
	Leuenberger Ernst, NR, Solothurn	SPS
	Scheidegger Urs, NR, Solothurn	FDP
	Simmen Rosmarie, SR, Solothurn	CVP
Wanner Christian, NR, Messen	FDP	
<b>St. Gallen:</b>	David Eugen, NR, St. Gallen	CVP
	Giger Titus, NR, Murg	FDP
	Jaeger Franz, NR, St. Gallen	LdU/EVP
	Kühne Josef, NR, Benken	CVP
	Oehler Edgar, NR, Balgach	CVP
	Ruckstuhl Hans, NR, Rossrüti	CVP
	Rüesch Ernst, SR, St. Gallen	FDP
<b>Thurgau:</b>	Danuser Menga, NR, Frauenfeld	SPS
	Onken Thomas, SR, Kreuzlingen	SPS
	Raggenbass Hansueli, NR, Kesswil	CVP
	Rutishauser Paul, NR, Götighofen	SVP
	Schmid Peter, NR, Hüttwilen	GPS
<b>Ticino:</b>	Caccia Fulvio, NR, Bellinzona	CVP
	Camponovo Geo, NR, Chiasso	FDP
	Carobbio Werner, NR, Lumino	SPS
	Cavadini Adriano, NR, Lugano	FDP
	Cotti Gianfranco, NR, Locarno	CVP
<b>Uri:</b>	Danioth Hans, SR, Altdorf	CVP
<b>Valais:</b>	Bodenmann Peter, NR, Brig	SP
	Couchépin Pascal, NR, Martigny	FDP
	Darbellay Vital, NR, Martigny	CVP
	Hildbrand Franz-Josef, NR, Gampel	CVP
	Schmidhalter Paul, NR, Brig	CVP

<b>Vaud:</b>	Aguet Pierre, NR, Vevey	SPS
	Berger Jean-Pierre, NR, Dompierre	SVP
	Jeanprêtre Francine, NR, Morges	SPS
	Martin Jacques, SR, Lausanne	FDP
	Perey André, NR, Vufflens-le-Château	FDP
<b>Zug:</b>	Savary Pierre, NR, Payerne	FDP
	Hess Peter, NR, Zug	CVP
	Iten Andreas, SR, Unterägeri	FDP
<b>Zürich:</b>	Stucky Georg, NR, Baar	FDP
	Baumberger Peter, NR, Winterthur	CVP
	Diener Verena, NR, Buch a.l.	GPS
	Dünki Max, NR, Oberrieden	LdU/EVP
	Fehr Lisbeth, NR, Humlikon	CVP
	Fritschi Oscar, NR, Wetzikon	FDP
	Heberlein Trix, NR, Zumikon	FDP
	Herczog Andreas, NR, Zürich	SPS
	Nabholz Lili, NR, Zollikon	FDP
	Seiler Rolf, NR, Zürich	CVP
Spoerry Vreni, NR, Horgen	FDP	