

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE  
"JA FÜR EINEN ANGEMESSENEN BENZINPREIS"  
Presseausschuss, Postfach 5835, 3001 Bern, Tel. 031/44 23 64, Fax 031/44 24 30

---

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 25. Januar 1993

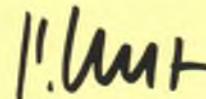
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Delegierten der drei Bundesratsparteien FDP, SP und SVP haben der Anpassung des Benzinspreises um 20 Rappen pro Liter an ihren Delegiertenversammlungen vom vergangenen Wochenende deutlich zugestimmt. Damit zeichnet sich ein breite Abstützung dieser finanzpolitisch wichtigen und verkehrspolitisch sinnvollen Massnahme ab, während die Vertreter der Autopartei und der LEGA politisch isoliert dagegen ankämpfen.

"Gute Gründe" sprechen nach Ansicht von Nationalrat Peter Bircher (CVP/AG) für die Benzinzollvorlage. Er kommt in seinem Artikel zum Schluss, dass damit ein "staatspolitisch sinnvoller, sachlich massvoller und verkraftbarer Vorschlag" zur Volksabstimmung gelangt. Nationalrat Theo Fischer (SVP/AG) begründet sein JA zur Benzinpreisanpassung mit der Möglichkeit, damit einen wichtigen Beitrag zur Sanierung unserer Bundesfinanzen leisten zu können. Für Nationalrat Pierre Ethique (FDP/JU) ist ein JA zu dieser Vorlage eine Frage des Realitätssinnes und des Verantwortungsbewusstseins. Last but not least hinterfragt FDP-Presseschefin Anna-Marie Kappeler in ihrem Beitrag das immer wieder verwendete Schlagwort von den "Milchkühen der Nation". Eine diesem Pressedienst beigelegte Grafik über die Entwicklung des Benzinspreises in den vergangenen fünfzehn Jahren belegt, dass wir in der Schweiz auch nach der Annahme des neuen Zollzuschlages weniger für das Benzin bezahlen müssten, als dies beispielsweise in den Jahren zwischen 1980 und 1986 der Fall gewesen ist.

Mit freundlichen Grüssen

für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Beilage erwähnt

Volksabstimmung über die Anpassung des Benzinpreises:

### Gute Gründe für ein JA!

von CVP-Nationalrat Peter Bircher, Wölflinswil

Die beiden letzten Sessionen der eidgenössischen Räte waren vom festen Willen geprägt, die Bundesfinanzen wieder auf den Weg der Besserung zu bringen. Auf der Ausgaben-  
seite wurde der vom Bundesrat vorgegebene Sparkurs konsequent eingehalten. Nun ist  
Sparen das Eine, es braucht aber auch das Andere: neue Einnahmen, um die Bundesfi-  
nanzen wieder einigermaßen ins Lot zu bringen. Eine klare Mehrheit des Parlamentes  
hielt in diesem Zusammenhang eine Erhöhung des Benzinpreises für vertretbar. Mit 20  
Rappen pro Liter blieben National- und Ständerat unter dem Antrag des Bundesrates.  
Gegen diese Vorlage ist nun mit Erfolg das Referendum ergriffen worden. Am 7. März  
kommt es deshalb zur Volksabstimmung.

### Sinnvoll und gerechtfertigt

Bevor man sich eine abschliessende Meinung über die geplante Benzinpreiserhöhung bil-  
det, sollte man sich die folgenden Punkte vor Augen führen.

- Der TCS stimmt der Erhöhung des Benzinpreises um 20 Rappen pro Liter zu, weil er verhindern will, dass das Investitionsprogramm im Strassenbau zurückfällt. Hier zu sparen, würde eine Verstärkung der Rezession im Baubereich zur Folge haben.
- Wenn die Bundeseinnahmen nicht verbessert werden, sind massive weitere Sparanstrengungen nötig. Dabei wird es Mitbürgerinnen und Mitbürger treffen, die das **nicht** verdienen. Unter anderem müssen wir dafür sorgen, dass wir die AHV/IV sichern können, und ein drastischer Subventionsabbau bei der Landwirtschaft ist nicht verantwortbar.
- Die zunehmende Arbeitslosigkeit ist eine Tatsache. Der Rückstellungsfonds ist leer, eine erste Erhöhung der Beitragssätze ist bereits unumgänglich geworden. Trotzdem wird der Bund 1993 rund eine Milliarde Franken vorschliessen müssen.
- Sachlich ist festzuhalten, dass der Treibstoffgrundzoll seit 1936 unverändert geblieben ist. Die seitherigen Preiserhöhungen erklären sich aus dem Zollzuschlag und der Unterstellung unter die WUST. Die Fiskalbelastung betrug 1936 23 Rappen, die

Teuerung ist in der Zwischenzeit um rund 600 % gestiegen. Real hat die Fiskalbelastung seit 1936, trotz dem Zollzuschlag, um mehr als die Hälfte abgenommen.

Mit einem JA zur Benzinpreiserhöhung um 20 Rappen pro Liter unterstützen wir einen staatspolitisch sinnvollen, sachlich massvollen und verkraftbaren Vorschlag. Politik muss nun einmal das Ganze im Auge behalten. Im Hinblick auf die unabdingbare Verbesserung der Bundesfinanzen und die sinnvolle Fertigstellung unseres Nationalstrassennetzes ist ein JA zur Benzinpreiserhöhung in der Volksabstimmung am 7. März dringend notwendig.

von Theo Fischer, Nationalrat, SVP, Hägglingen

Steuererhöhungen und Mehrbelastungen sind für die Betroffenen immer unangenehm, besonders wenn sie in wirtschaftlich schwierigen Zeiten erfolgen. Aber manchmal sind solche Massnahmen unumgänglich, ansonst die Haushalte der öffentlichen Hand aus dem Gleichgewicht fallen. In einer solchen Situation befindet sich gegenwärtig der Bundeshaushalt. Die Ausgaben wachsen stärker als die Einnahmen. Gründe dafür, gibt es mehrere. Sicher war das eidgenössische Parlament in den letzten Jahren zu ausgabenfreudig. Mit verschiedenen Massnahmen versuchen nun Bundesrat und Parlament die Finanzen wieder in den Griff zu bekommen. Bereits hat das Parlament ein Massnahmenpaket zur Eindämmung des Ausgabenwachstums in Milliardenhöhe verabschiedet. Beim Voranschlag für die Rechnung 1993 hat das Parlament Abstriche in der Grössenordnung von über einer halben Milliarde vorgenommen. In Vorbereitung ist ein weiteres Sanierungsprogramm. Sparen und das Ausgabenwachstum zurückzunehmen sind dringend notwendige und unumgängliche Massnahmen. Sie allein werden wohl kaum zum Ziel führen. Darum hat das Parlament auch Mehreinnahmen beschlossen. Gegen die Erhöhung des Treibstoffzollens um 20 Rappen ist das Referendum ergriffen worden. Das Volk hat somit zu erklären, ob es bereit ist, eine Mehrbelastung entgegenzunehmen oder ob die roten Zahlen in der Staatsrechnung noch röter werden sollen.

Es gibt **verschiedene** Gründe, die für eine Treibstoffzollerhöhung sprechen. Für mich stehen vor allem finanzpolitische und verkehrspolitische Ueberlegungen im Vordergrund. Die sich abzeichnenden Defizite von mehreren Milliarden Franken sind für den Bundeshaushalt mit schwerwiegenden Konsequenzen verbunden. Innerhalb von bloss vier Jahren ist mit einer Verdoppelung der Passivzinsen zu rechnen. Der Schuldendienst dürfte damit bald einmal zehn Prozent der Gesamteinnahmen beanspruchen. Eine solche Entwicklung führt zu einem Verlust an haushaltspolitischem Spielraum und gefährdet die

Wahrnehmung wichtiger Staatsaufgaben. Aber auch notwendige Investitionen, die unsere Volkswirtschaft beleben würden, können nicht mehr vorgenommen werden. Eine unsolide Finanzpolitik gefährdet aber auch die wirtschaftliche Stabilität unseres Landes und die Bonität unseres Landes im internationalen Bereich. Je höher das Staatsdefizit ist, um so mehr Kredite müssen auf dem Kapitalmarkt aufgenommen werden. Dies führt zu einer Verknappung des Anleihenvolumens für private Investoren und damit zu höheren Zinsen und zu einer höheren Inflation. Die negativen Auswirkungen für unsere Volkswirtschaft sind offensichtlich.

Aus verkehrspolitischen Überlegungen hat auch der Automobilist ein Interesse an der Treibstoffzollerhöhung. Zwar muss er für den Treibstoff etwas stärker ins Portemonnaie greifen, aber dafür können auch die Nationalstrassen fertiggestellt und die Hauptstrassen ausgebaut werden. Die Hälfte der Mehreinnahmen, rund 650 Millionen Franken, ist zweckgebunden und ist für den Strassenverkehr sowie für die Nationalstrassen zu verwenden. Das Parlament hat sich zum Ziel gesetzt, die Nationalstrassen bis ins Jahre 2005 fertigzustellen. Um dieses Ziel erreichen zu können, müssen die Ausgaben für den Nationalstrassenbau angehoben werden. Dies kann nur geschehen, wenn mehr Mittel aus dem Treibstoffzoll zur Verfügung stehen. Wird die Benzinzollerhöhung abgelehnt, schmelzen die angehäuften Rückstellungen sehr rasch dahin. Aufgrund der Finanzsituation wird man keine Mittel aus der allgemeinen Bundeskasse für den Nationalstrassenbau vorschliessen können. Das Investitionsvolumen müsste somit zurückgenommen werden und dies in einer Zeit der wirtschaftlichen Stagnation, die vorallem die Tiefbaubranche sehr stark verspürt. Durch einen verstärkten Nationalstrassenbau können in verschiedenen Regionen unseres Landes wirtschaftliche Impulse ausgelöst und Arbeitsplätze erhalten werden. Zu betonen ist, dass es nicht um den Bau von zusätzlichen Nationalstrassen geht, sondern nur um den Bau der vom Volk beschlossenen Strassen. Die Nationalstrassen sind die sichersten Strassen und verbessern die Verkehrssicherheit.

Vergleicht man die Benzinpreise in der Schweiz mit denjenigen des Auslands stellt man fest, dass unsere Preise recht günstig sind. Beim Dieselöl sieht es etwas anders aus, hier werden wir in Zukunft zum Teil höher sein als unsere Nachbarländer. Auch nach einer Erhöhung des Treibstoffzolles ist das Benzintanken für Ausländer in der Schweiz attraktiv. Mit der Treibstoffzollerhöhung zahlen die Ausländer schätzungsweise 100 bis 200 Millionen Franken mehr und leisten damit einen zusätzlichen Beitrag an den schweizerischen Strassenbau. Eine Treibstoffzollerhöhung ist für den einzelnen Automobilisten verkraftbar. Als Staatsbürger hat auch der Automobilist ein Interesse an gesunden Staatsfinanzen und an einem guten Strassennetz. Ich empfehle, am 6. März ein Ja in die Urne zu werfen. Ich kann dies um so mehr tun, weil Bundesrat und Parlament die Zeichen der Zeit erkannt haben und gewillt sind, mehr zu sparen und das Ausgabenwachstum zurückzunehmen.

# Aus Realitätssinn und Verantwortung

## Ja zur Erhöhung des Grundzolls auf Treibstoffen

Von Nationalrat Pierre Etique, Bressaucourt (FDP/JU)

### 1. Einleitung

Am 9. Oktober 1992 wurde das Bundesgesetz über die Erhöhung des Treibstoffzollens publiziert. In der Schlussabstimmung wurde es im Nationalrat mit 150 zu 40 Stimmen angenommen, im Ständerat mit 42 zu 1. Es sieht eine Erhöhung des Benzingrundzolls um 20 Rappen pro Liter vor und würde dem Bund Mehreinnahmen in der Grössenordnung von Fr. 1,3 Milliarden bringen, von denen die Hälfte in die allgemeine Bundeskasse fliessen würde, während die andere Hälfte zweckgebunden für den Strassenbau eingesetzt werden müsste, gemäss Art. 36ter der Bundesverfassung, das heisst:

- a) für seinen Anteil an den Kosten der Nationalstrassen;
- b) für Beiträge an die Kosten des Baus der Hauptstrassen;
- c) für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen und zur Förderung des kombinierten Verkehrs;
- d) für Beiträge an Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen;
- e) für Beiträge an den Finanzausgleich im Strassenwesen;
- f) für Beiträge an Kantone mit Alpenstrassen und an Kantone ohne Nationalstrassen.

Die Erhöhung des Treibstoffzolls war im Rahmen des Sanierungsprogramms 1992 der Bundesfinanzen vorgesehen, in welchem der Bundesrat eine Erhöhung von 25 Rappen vorsah und welches den eidgenössischen Räten in der Form eines dringlichen Bundesbeschlusses vorgelegt wurde.

Während der Ständerat bereit war, dem Bundesrat zu folgen und eine Erhöhung von 25 Rappen zu akzeptieren, so setzte sich am Schluss doch der Vorschlag des Nationalrates durch, das heisst:

- eine Erhöhung des Grundzolls auf Treibstoffen um 20 Rappen;
- eine Erhöhung im ordentlichen Rechtsetzungsverfahren und nicht in der Form eines dringlichen Bundesbeschlusses.

Gegen dieses Gesetz ergriff die Autopartei, unterstützt durch ACS und ASTAG, das Referendum, die Unterschriftensammlung, welche mehr als 100'000 ergab, führte das "Komitee gegen die Erhöhung des Treibstoffzolls", welches vom Centre patronal koordiniert wurde. Der TCS engagiert sich für die Erhöhung, beschränkt aber seine Aktivität auf seine Mitglieder.

Die Erhöhung des Grundzolls auf Treibstoffen fällt in eine konjunkturell schwierige Zeit und trifft viele Autofahrer empfindlich. Es ist auch unbestreitbar, dass der Strassenverkehr schon viel abgeworfen hat und dass man ihn nicht als Milchkuh betrachten soll, welche den Ausgleich der unausgeglichenen Bundesfinanzen ein wenig zu leicht erlaubt. Wenn wir dennoch dem Gesetz und der damit verbundenen Erhöhung des Treibstoffzolls um 20 Rappen zustimmen sollen, dann als Folge von zwei Notwendigkeiten:

- um das Defizit im Bundeshaushalt zu verringern;
- um die Finanzierung der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sicherzustellen (viertes Programm).

## 2. Sanierung der Bundesfinanzen

Der Prozess der Verschlechterung der Bundesfinanzen, die Verschlimmerung des Budgetdefizits im Vergleich zum Finanzplan lassen sich aus folgenden Gründen erklären:

- die starke Erhöhung der Passivzinsen (+ 840 Mio. 1993 im Vergleich zu 1993);
- die um ein halbes Jahr verspätete Inkrafttretung der Erhöhung des Grundzolls auf Treibstoffen, vorausgesetzt sie wird am 7. März angenommen.

Trotz der Budgetstreichungen des Bundesrates und zusätzlicher Ausgabenkürzung durch die beiden Kammern haben sich diese schliesslich auf ein Budget 1993 mit einem Defizit von 3,2 Milliarden Franken geeinigt, welches im Falle der Ablehnung des Gesetzes annähernd 4 Milliarden betragen würde.

Diese Situation muss in nützlicher Frist korrigiert werden, weil sie gefährlich ist, vor allem für das Geld, für den Finanzplatz Schweiz, für den Zinssatz. Für die dauerhafte Sanierung der Bundesfinanzen ist eine neue Bundesfinanzordnung nötig, welche sich vor allem auf ein Konsumsteuersystem auf Grundlage des Mehrwertes stützt und auf ein Sparprogramm in der Betriebsrechnung, das die Stabilisierung der Bundesausgaben auf dem Niveau des Anwachsens des BSP erlauben sollte. Das aber sind längerfristige Ziele, zu deren Verwirklichung noch viel Zeit und Geduld nötig sein werden. Inzwischen müssen punktuelle Massnahmen getroffen werden, um das Budgetdefizit des Bundes zu verringern. Die Erhöhung des Grundzolls auf Treibstoffen ist eine davon. Sie hat den Vorteil, vernünftig zu sein (trotz der Erhöhung des Treibstoffzolls bleibt der Benzinpreis einer der tiefsten in Europa), einen guten Kompromiss darzustellen (50 Prozent für die allgemeinen Ausgaben und 50 Prozent für die Strassen) und eine Erhöhung der direkten Steuer zu vermeiden, welche in unserem Land bereits zu hoch ist und auf eidgenössischer Ebene mehr und mehr bestritten wird.

Sie stellt ein Opfer dar, welches man von den Autofahrern verlangen darf. E. Membrez, Direktor des TCS, äusserte sich unlängst wie folgt: "Sind wir nicht vor allem Bürger und danach erst Autofahrer mit in erster Linie allgemeinen Interessen, da doch mehr als drei von vier Haushalten in der Schweiz mit dem Auto fahren? Eine solche Situation legt in der Tat nahe, dass man den Autofahrer nicht mehr verteidigen kann, indem man ihn von seinem gesellschaftlichen Kontext isoliert ... von welchem er Teil davon ist."

Mit Herrn Membrez sind wir der Meinung, dass jene, welche diese Erhöhung des Grundzolls bekämpfen, eine sehr eingeschränkte Sicht der Dinge haben und dass ihr Vorstoss Gefahr läuft, sich schliesslich gegen diejenigen zu richten, von denen sie die Interessen zu verteidigen glauben.

### 3. Fertigstellung des Nationalstrassennetzes

Die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes ist eine Forderung, welche das Schweizervolk durch die massive Ablehnung der Beton- und der Kleeblatt-Initiativen zum Ausdruck gebracht hat. In der Tat, die Nationalstrassen:

- erhöhen die Verkehrssicherheit;
- entlasten die Agglomerationen;
- verringern die Umweltbelastung;
- integrieren die Randregionen.

Neue Strassenbauaufträge können in der aktuellen Konjunkturlage wertvolle Impulse geben, Arbeitsplätze erhalten, neue Arbeitsplätze schaffen. Dank dem Änderungsantrag von Nationalrat Claude Frey (FDP/NE) würden dem Nationalstrassenbau ausserdem zusätzlich 100 Mio. zugute kommen, wenn das Volk die Erhöhung billigt. Es sei daran erinnert, dass im Baugewerbe Fr. 100'000.- mehr Umsatz einem Arbeitsplatz gleichkommen.

Noch bleiben 20 Prozent des Nationalstrassennetzes, welche gebaut werden müssen, und es ist in der Westschweiz, wo die wichtigsten Lücken zu füllen sind.. Es sei daran erinnert, dass es darum geht, die N1 zwischen Murten und Yverdon, die N9 im Wallis, die N5 Neuenburg-Solothurn und die N16 "Transjurane" von Boncourt nach Biel zu bauen oder zu vollenden. Ein besserer nationaler Zusammenhalt bedarf auch der Wiederherstellung des Ausgleichs im Strassenbau und der Verbesserung der Strassenverbindungen zwischen den beiden wichtigsten Landesteilen, auch das wird dazu beitragen den Graben, der sie trennt, zuzuschütten.

Es ist vorauszusehen, dass die Fertigstellung unseres Nationalstrassennetzes ohne zusätzliche finanzielle Mittel in vernünftiger Zeit (bis ca. 2005) nicht geschehen kann. Diese zusätzlichen Mittel können weder durch eine problematische Erhöhung des Zollzuschlags erbracht werden noch durch einen stärkeren Rückgriff auf die Reserven, die noch 1,4 Milliarden Franken betragen, die aber schon 1994 verbraucht sein könnten.

Eine Erhöhung des Grundzolls auf Treibstoffen ist ausserdem wichtig:

- um die Finanzierung grosser, sich in Gang befindlicher Bauten im Netz der Hauptstrassen sicherzustellen (Umfahrung von Locarno, "vue des Alpes", Umfahrung von Grellingen, Oberalp, Klingnau-Döttingen, insgesamt für 1435 Mio);
- um neue Projekte im Umweltschutzbereich im Zusammenhang mit Strassenbau zu finanzieren;
- um den Kantonen zu helfen, ihren finanziellen Verpflichtungen bezüglich Bau und Unterhalt der Nationalstrassen nachzukommen.

Trotz der Erhöhung des Treibstoffzolls bleibt der Benzinpreis in der Schweiz wettbewerbsfähig. Ausländische Autofahrer werden daher weiterhin Brennstoff in unserem Land kaufen und dadurch erhöhte Beiträge leisten. Diese werden auf 200 Mio. Franken veranschlagt, das bedeutet 100 Mio. mehr für den Strassenbau.

#### 4. Zusammenfassung

Eine Erhöhung des Grundzolls auf Treibstoffen um 20 Rappen ist ein Opfer, das man vom Strassenbenutzer legitimerweise fordern darf. Sie wird folgendes ermöglichen:

- einen Beitrag an die Sanierung der Bundesfinanzen, da niemand ein Interesse daran hat, dass sich die Lage noch weiter verschlimmert;
- die Vollendung des Baus des Nationalstrassennetzes bis zum Jahre 2005;
- **eine** Hilfeleistung an die Kantone, damit diese ihr Hauptstrassennetz **verbessern** können;
- die Finanzierung der Umweltschutzmassnahmen in Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

Aus Realitätssinn und Verantwortung empfehle ich daher, dem Bundesgesetz vom 9. Oktober 1992 zuzustimmen, also Ja zu sagen zur Erhöhung des Grundzolls auf Treibstoffen um 20 Rappen pro Liter, und so dem Bundesrat und den eidgenössischen Räten zu folgen.

## Milchkühe der Nation?

### **Automobilisten in erster Linie Staatsbürger**

Von FDP-Pressechefin Anna-Marie Kappeler, Bern

Im Abstimmungskampf um die Erhöhung des Treibstoffzolls wird oft das Bild des Autofahrers als Milchkuh der Nation bemüht. Wenn der Treibstoffgrundzoll um zwanzig Rappen erhöht wird, kommen bekanntlich zehn Rappen der Strassenkasse zugute, die anderen zehn Rappen aber fliessen in die Bundeskasse. Dagegen richtet sich der Widerstand der Gegner. Die Automobilisten bezahlen ihre Kosten für die Strassenaufwendungen des Bundes vollumfänglich selber, wird etwa gesagt, sie hätten nun genug. Die Treibstoffgrundzollerhöhung wird als weiterer Raubzug auf das Portemonnaie des Autofahrers betrachtet.

So meinte unlängst ACS-Generaldirektor Hans-Urs Merz an der FDP-Delegiertenversammlung in seinem Contra-Referat: "Ausgerechnet diejenigen, die als Einzelgruppe am meisten in die Bundeskasse schütten, werden immer von neuem belastet oder ausgenützt; immer ein wenig, Tranche für Tranche, wie bei der Salami." Schon jetzt leisteten die motorisierten Verkehrsteilnehmer Beiträge in Milliardenhöhe in die allgemeine Bundeskasse, erfüllten somit ihre staatsbürgerliche Verantwortung vollumfänglich.

#### Drei von vier Haushaltungen mit Auto

Was ist falsch an dieser Argumentation? Die Trennung zwischen Staatsbürger und Autofahrer. Drei von vier Haushaltungen haben ein Auto. Die Autofahrer können daher - wie vielleicht noch vor dreissig, vierzig Jahren - sicher nicht mehr als "Einzelgruppe" betrachtet werden. Ihre Interessen sind inzwischen überall vertreten, allein dadurch, dass in jeder Partei, in jedem Verband, in jeder anderen Organisation ein grosser Teil unter anderem auch Autofahrer ist. Die Autofahrer sind denn auch nicht eine homogene Masse, die jetzt "genug hat", die ihre staatsbürgerliche Verantwortung allein als die Abgabe von Beiträgen als motorisierte Verkehrsteilnehmer in die allgemeine Bundeskasse sieht.

Männer und Frauen, die Auto fahren, sind in erster Linie Staatsbürger, die sich vor der Verantwortung fürs Ganze nicht drücken können, die irgendwo auch von Bundesgeldern profitieren, als Krankenkassen-Mitglied, als AHV-Bezüger, als Student oder als Bauer. Die Ausgrenzung der Automobilisten ist kurzsichtig.

#### Ja zur Erhöhung

Da wir alle praktisch neben vielem anderen auch Autofahrer sind, sollten wir der Erhöhung des Treibstoffzolls zustimmen. Die Erhöhung um zwanzig Rappen pro Liter Benzin ist vernünftig. Sie ist auch aus ökologischen Gründen sinnvoll, kann sie doch zum Sparen, das heisst zu weniger Fahrten einen Anreiz geben. Die Erhöhung des Treibstoffzolls bringt schliesslich dem Strassenbau etwas und hilft mit - im Interesse von uns allen und nota bene mit Geldern auch von Benzintouristen aus dem Ausland - unsere Bundeskasse zu sanieren und damit dem Staat die Weiterführung vieler Aufgaben zu ermöglichen.

