

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

Presseausschuss, Postfach 1759,
3001 Bern, Tel. 031/44 23 64

An die Schweizer Presse

3001 Bern, den 11. Januar 1983 /II

Eidg. Volksabstimmung vom 27. Februar 1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

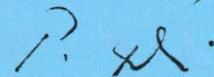
Mit unserem zweiten Pressedienst zugunsten der Treibstoffzoll-Vorlage erhalten Sie wiederum zwei Beiträge, die sich mit dem Grundgehalt der Vorlage beschäftigen. Ausserdem wird auf einige irreführende Argumente der Gegnerschaft eingegangen.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse, das Sie der Vorlage entgegenbringen, und stehen für allfällige Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
FUER DIE TREIBSTOFFZOLL-VORLAGE

Presseausschuss



Dr. Peter Frei

Beilagen:

2 Presseartikel

Zur eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1982 über die Treibstoffzoll-Vorlage:

Die Treibstoffzoll-Vorlage ist ausgewiesen

ri. 1958 haben Volk und Stände den heutigen Verfassungsartikel über die Treibstoffzölle angenommen. Nach diesem Artikel muss der Bund 60% der Zölle auf Benzin und Diesel für Strassenzwecke, in erster Linie zur Finanzierung des Nationalstrassenbaus, verwenden. Falls das nicht genügt, kann ein Zollzuschlag erhoben werden. Von dieser Möglichkeit musste der Bund Gebrauch machen: Neben dem Grundzoll von 22,9 Rappen wird gegenwärtig auch ein Zollzuschlag von 30 Rappen je Liter Benzin erhoben. Aus den beiden Zöllen fliessen jährlich rund 2,3 Mia Franken. Bis 1972 genügten die Treibstoffzölle nicht, um den Bundesanteil an den Kosten der Nationalstrassen zu decken. Der Bund musste erhebliche Mittel vorschliessen. Seit Beginn der 70er Jahre konnte nun aber der Bundesvorschuss zurückbezahlt werden. 1983 wird die Rechnung ausgeglichen sein. Die Verwendung der Zölle ist daher neu zu regeln.

Die von Bundesrat und Parlament verabschiedete neue Regelung führt die bisherigen, im Grundsatz bewährten Massnahmen unter Anpassung an die heutige Lage weiter. In einer vernünftigen und tragfähigen Lösung wird die Zweckbindung der Einnahmen aus den Treibstoffzöllen grundsätzlich nach wie vor in der Bundesverfassung verankert. Denn es ist zu berücksichtigen, dass der Bund auch in den nächsten Jahren noch Nationalstrassenabschnitte zu bauen und zu vollenden hat und dass wahrscheinlich auch noch die Transjurane in das Nationalstrassenbauprogramm aufgenommen werden wird. Um aber dem etwas gemächlicheren Rhythmus entsprechen zu können, sollen künftig 50% des Grundzollertrages statt wie bisher 40% der allgemeinen Bundeskasse zufließen. Die Vorlage leistet damit auch einen dringend benötigten Beitrag zur weiteren Sanierung der notleidenden Bundeskasse. Die Gelder aus dem Zollzuschlag werden einer begrenzten Zweckerweiterung zugeführt, indem künftig z.B. Nationalstrassenunterhalt, Lärmschutzbauten entlang von Autobahnen und Autostrassen, verkehrsentflechtende Massnahmen, Förderung und Verbilligung des Autoverlads durch die Alpentunnels und Unterstützung des Huckepackverkehrs miteinbezogen werden. Von einem Teil dieser Massnahmen können auch Kantone und Gemeinden profitieren.

Gewissheit statt Wunschenken

Die Gegner der Vorlage behaupten wider besseres Wissen, dass mit einem Ja zur Vorlage noch mehr Strassen gebaut würden. Tatsache ist, dass die Hälfte der

zusätzlichen Mittel von rund 400 Mio Franken für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen verwendet werden muss. Erhebliche zusätzliche Beträge werden den Kantonen und Gemeinden als allgemeine Beiträge zur Milderung ihrer bisherigen Strassenlasten zukommen. Denn bisher können sie rund 1 Milliarde Franken an jährlichen Strassenausgaben nicht durch Bundesbeiträge bzw. Motorfahrzeugsteuern decken. Ein weiterer Teil wird für Ausgaben im Interesse des Umwelt- und Landschaftsschutzes, zum Schutze von Naturgewalten und für strassenentlastende und verkehrstrennende Massnahmen verwendet werden. Eine bescheidene Steigerung ist einzig beim Hauptstrassenbau möglich, denn dort besteht vor allem im Berggebiet wie auch für Ortsumfahrungen - eine echte umweltschützende Massnahme zur Entlastung der Ortskerne und ihrer Einwohner - ein ausgewiesener Nachholbedarf. Eine Ablehnung dieser Vorlage würde gerade diese umweltschützerischen Gedanken zuerst treffen und sich damit ins Gegenteil verkehren. Dem Wunschdenken, dass vielleicht gerade oder wegen der Ablehnung das eine oder andere Kantons- oder Gemeindestrassenstück - die Nationalstrassenfinanzierung bliebe unberührt - nicht gebaut würde, steht die Gewissheit gegenüber, dass die Vorlage gesamtschweizerisch den Umweltschutz im Strassenverkehr erheblich besserstellt und eine sinnvolle Zusammenarbeit zwischen Strasse und Schiene bringt.

Zur eidg. Volksabstimmung vom 27.2.1983 über die Treibstoffzoll-Vorlage:

Eine Alternative gibt es zur Zeit nicht

-hr. Mit der Neuordnung der Treibstoffzölle geht es vorrangig darum, die bisherigen Einnahmen von jährlich rund 2,3 Mia Franken zu sichern. Das heisst, der Bürger bzw. der Automobilist zahlt keine neuen Steuern. Sekundär - und das ist das eigentlich Neue an der Verordnung - wird eine Neuverteilung dieser Zolleinnahmen bezweckt, weil sich die Strassenbauaufgaben vom Nationalstrassenbau weg in Richtung Kantons- und Gemeindestrassen verlagern und weil neu erhebliche Lasten zugunsten des Umweltschutzes dazugekommen sind. Gleichzeitig kann auch dem Umstand, dass Zölle grundsätzlich in die allgemeine Bundeskasse fliessen sollten, dadurch teilweise Rechnung getragen werden, dass die Zweckbindung gelockert und so der notleidenden Bundeskasse etwas mehr Mittel überlassen werden.

Mehr Mittel - mehr Qualität

Umweltschutzkreise opponieren mit dem Argument gegen die Vorlage, die "Strassenbausteuer sei nicht mit den Anliegen eines glaubwürdigen Umweltschutzes vereinbar, energiepolitisch widersinnig und verkehrspolitisch untragbar". Im Strassenbau ist zulange arg gesündigt worden, als dass man diese Kritik einfach auf die leichte Schulter nehmen könnte. Zwar ist es nicht ganz falsch, wenn behauptet wird, künftig stünden für den Strassenbau noch mehr Mittel zur Verfügung. Nur ist es ja gerade das Ziel der Treibstoffzoll-Vorlage, diese Mittel vernünftiger einzusetzen, das heisst zugunsten eines qualitativ besseren Strassenbaus. Es kann also keine Rede sein von einem "sinnlosen, naturzerstörenden Strassenbau-Automatismus". Zunächst wird allein die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bis ins Jahr 2000 noch beträchtliche Mittel erfordern. Weil heute auf die Linienführung, den Lärm- und Gewässerschutz vermehrt Rücksicht genommen wird, werden die letzten Strassenabschnitte immer teurer werden. Zudem gilt es an den bereits bestehenden Nationalstrassenabschnitten die Sünden der Vergangenheit auszubügeln. Es wäre auch falsch, den Bau des Nationalstrassennetzes einfach in Grund und Boden zu verdammen. Zehntausende von Bürgerinnen und Bürgern sind dank dem Bau von Nationalstrassen zu mehr Lebensqualität gelangt. Man stelle sich einmal vor, was mit den zahlreichen Ortschaften passiert wäre, wenn der heutige Autobahnverkehr durch sie gelenkt werden müsste! Davon, dass mit der Treibstoffzoll-Neuordnung die Weichen für den Weiterausbau des 1959 geplanten Nationalstrassennetzes gestellt werden, kann keine Rede sein. ./.

Erster Schritt zur Gesamtverkehrskonzeption

Die Vorlage bezweckt auch, dass der Bund den Kantonen und Gemeinden künftig mehr Mittel für ihren Strassenbau zur Verfügung stellen kann. Auch hier geht es also nicht um neue Aufgaben, sondern um die Uebernahme bestehender. Das heisst, dass das bestehende Hauptstrassennetz verbessert werden soll, beispielsweise durch eine verstärkte Sanierung von Niveauübergängen und andere Massnahmen der Verkehrstrennung (Schaffung von Fuss- und Radfahrerwegen). Schliesslich sollen auch Mittel für die Förderung von Huckepack- und Grosscontainerverkehrs (zwecks Entlastung der Strassen vom Schwerverkehr), zur Verbilligung des Autoverlades durch die Alpentunnels sowie zur Unterstützung des Park-and-Ride-Systems (Bau von mehr Bahnhofparkmöglichkeiten) bereitgestellt werden. Damit könnte auch ein erster Schritt hin zur sogenannten Gesamtverkehrskonzeption (Förderung des kombinierten Verkehrs) getan werden.

Die Konsequenzen eines Nein's

Was würde nun passieren, falls die Treibstoffzoll-Vorlage wieder Erwärten abgelehnt werden sollte? Dann würde einfach die bestehende Ordnung weitergeführt und der Bundesrat wäre gezwungen, den Treibstoffzoll-Zuschlag von bisher 30 Rappen je Liter Benzin auf 20 Rappen herabzusetzen. Schön, wird mancher sagen! Nur: Geholfen wäre damit niemandem. Dann stünden etwa 400 Mio Franken weniger Mittel zur Verfügung. 100 Mio davon gingen der allgemeinen Bundeskasse verlustig, das heisst, vom Treibstoff-Grundzoll von 1 Mia Franken müssten weiterhin 60 % statt nur 50 % zweckgebunden für den Strassenbau verwendet werden. Für die Förderung des kombinierten Verkehrs und für Massnahmen zur Verkehrstrennung könnten überhaupt keine Mittel eingesetzt werden, und die Beitragsgewährung an Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen wäre verfassungsrechtlich nicht verankert. Dazu kommt, dass eine Senkung des Benzinpreises auch energie- und verkehrspolitisch falsch wäre, weil sie nämlich zu Mehrverbrauch und Mehrverkehr führen würde, es sei denn, die Benzingesellschaften würden dafür sorgen, dass die zehn Rappen früher oder später in ihre Kassen fliessen, womit auch wieder gar niemandem gedient wäre, ausser ein paar Multis. Mit Bestimmtheit aber wird mit einer Ablehnung der Vorlagen in Sachen Umweltschutz nichts erreicht.

Man kann es drehen und wenden wie man will, zur Zeit gibt es keine Alternative zu der von Bundesrat und Parlament vorgelegten Treibstoffzoll-Neuordnung.