

Schweiz. Aktionskomitee gegen  
die Autobahnvignette  
Postfach 2299  
3001 B E R N

Tel. 031 / 22 36 40

Bern, 1. Februar 1984 AS/flo

An die Redaktionen der  
deutschsprachigen Schweiz

---

Sehr geehrte Damen und Herren

In der Beilage gestatten wir Ihnen erneut, einige Artikel, die sich gegen die Einführung einer Autobahnvignette richten, zukommen zu lassen. Wie schwierig eine Kontrolle der Autobahnvignette einmal sein würde, wird dargelegt. Soll der Schweizer die Autobahnen noch ein zweites Mal bezahlen, fragt sich der Autor des zweiten Beitrages. Von den jährlich über die Benzinzollzuschläge und -zölle eingebrachten 3,3 Milliarden Franken gehen schon heute 1,4 Milliarden in die allgemeine Bundeskasse, so dass sich der Automobilist langsam aber sicher als spendabler Götti des Bundes vorkommen muss, wenn jetzt noch neue Verkehrsabgaben und eine massive Erhöhung der Ordnungsbussen von ihm verlangt werden.

Ausländische Gäste, die in die Schweiz einreisen wollen, werden die Autobahnvignette, für die wohl zum grössten Teil an der Grenze einkassiert werden soll, als Wegzoll wie weiland im Mittelalter empfinden. Das ist eine unschöne Geste, die der Schweiz als Touristenland schlecht ansteht.

Wir sind Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, dankbar, wenn Sie uns mithelfen, den Stimmberechtigten die Augen zu öffnen über diese unnötige, kleinliche und ungerechte neue Sondersteuer. Die beiliegenden Beiträge stehen Ihnen selbstverständlich wiederum gratis und zur freien Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss:

gez. Dr. Walter Rohner  
Präsident

Beilage erwähnt

## Rückfall ins Mittelalter

S.M. Schon aus dem Mittelalter ist bekannt, dass Wegzölle den Waren- und Personenverkehr behinderten. Gasthäuser mit dem Namen "zum alten Zoll" bezeugen heute noch, dass in der alten Eidgenossenschaft bis Mitte letztes Jahrhundert kantonale Zollbeamte den Verkehr ins Stocken brachten. Erst mit der Bundesverfassung von 1848 sind Bestrebungen eingeleitet worden, die alten Weg- und Brückengelder sukzessive aufzuheben. Bis es so weit war, haben viele Waren auf dem Umweg über Nachbarstaaten ihren Bestimmungsort in der Schweiz erreicht.

Moderne Steuervögte sind bestrebt, mit der Einführung der Vignette die verpönten Wegzölle wieder einzuführen. An unseren Grenzübergängen sollen Zahlstellen errichtet werden, wo Ausländer gegen Erwerb einer 30-fränkigen Vignette sich für ein Jahr das Recht erkaufen können, auf unseren Nationalstrassen zu fahren. Diese unter dem Deckmantel "verkehrspolitische Massnahme" erhobene Steuer soll vollumfänglich der notleidenden Bundeskasse zu Gute kommen; darüber besteht kein Zweifel. Einmal mehr soll die Milchkuh Automobil den Fiskus nähren!

Befürworter der Vignette begründen diesen neuen Wegzoll in der Form eines 30-fränkigen Klebers mit dem Argument, die Ausländer sollen ruhig ihr Scherflein zur Finanzierung unserer Nationalstrassen beitragen. Wir würden ja schliesslich in Frankreich und Italien auch zur Kasse gebeten. Es sei weiter nichts als ausgleichende Gerechtigkeit, nebst den Einheimischen all jene zu erfassen, die bis anhin unser Land auf dem Weg in die Ferien lediglich durchfahren haben.

Dass diese Betrachtungsweise falsch ist und kleinkarierten Eigennutz verrät, belegen folgende Zahlen: Von den rund 50 Millionen Personenwagen, die 1982 in unser Land eingereist sind, haben nur rund 2 Millionen Fahrzeuge die Schweiz durchquert. Der Rest verteilte sich auf die Grenzkantone und die übrige Schweiz.

Ausländische Touristen wissen also um die Schönheiten unserer Heimat: Sie rasen nicht nur durch die Schweiz, sie entdecken sie vielmehr auf unserem Strassennetz. Sie belasten unsere Infrastruktur nicht nur, sondern helfen sie - trotz gegenteiliger Polemik - auch mitfinanzieren, was unter anderem auch gefüllte Autobahnraststätten beweisen.

Ausserdem tanken alle Automobilisten in der Schweiz. Allein die Benzinzollerträge aus dem von Ausländern in der Schweiz getankten Benzin verhelfen dem Bund jährlich zu Einnahmen in der Grössenordnung von 200 - 250 Millionen Franken!

Wer glaubt, die Einführung der geplanten Vignette würde dem Tourismus nicht schaden, hat die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Das "Image der teuren Schweiz" würde sich erneut in Windeseile verbreiten und es den Hoteliers und Verkehrsvereinen noch schwerer machen, um die Gunst der Feriengäste zu werben. Die Einführung der Vignette schadet dem Tourismus, der in der Handelsbilanz immerhin als dritt wichtigster Exportzweig aufgeführt ist.

Allein unsere motorisierten Gäste haben im Jahre 1982 in der Schweiz rund 6 Milliarden Franken ausgegeben; eine gewaltige Summe im Vergleich zu den von der Vignette erhofften Einnahmen in der Grössenordnung von 200 Millionen Franken. Ein nur geringer Rückgang des Touristenstroms würde die Wirkung der geplanten "Bundesmotorfahrzeugsteuer" (sprich Vignette) verpuffen lassen, so dass letzten Endes rein netto gar nicht mehr Geld als bis anhin zur Verfügung stehen würde.

Es lohnt sich nicht, unseren guten Ruf aufs Spiel zu setzen, zumal der administrative Aufwand zur Erhebung dieser neuen Verkehrsabgabe im Vergleich zum Ertrag viel zu gross ist. An den Grenzen müssten sowohl ausländische als auch schweizerische Automobilisten, die von einem Auslandsaufenthalt zurückkehren, lange Wartezeiten in Kauf nehmen. Wie die Zollbehörden, die ja schon in "normalen Zeiten" im Interesse einer flüssigen Verkehrsabwicklung da und dort auf Passkontrollen verzichten, dieses Problem zu lösen gedenken, ist nicht klar. Mit der geplanten Verstärkung der Zollbeamten allein ist es jedenfalls nicht getan. Ebenso fraglich ist die Durchführung von Stichproben auf den Autobahnen, wo die kantonalen Polizeikorps jene Automobilisten erfassen sollen, die ohne Vignette auf unseren Nationalstrassen fahren. Sollen wir eine "fliegende Strassen-Fiskalpolizei" schaffen?

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sind gut beraten, am letzten Februarwochende mit einem NEIN gegen die Vignette zu dokumentieren, dass sie diesen Mühlstein vom Halse des Automobilisten fernhalten wollen. Schliesslich hat der Bund Wichtigeres zu tun, als antiquierte Wegzölle wieder einzuführen.

Zur eidg. Abstimmung vom 26. Februar:

Eine Vignettenkontrolle ist unmöglich

R.St. Am 26. Februar werden wir über die Einführung einer Autobahnvignette abstimmen. Obwohl die Befürworter zahlreiche Argumente vorbringen, vernimmt man von ihnen nie, wie sie sich die praktische Durchführung der Kontrolle vorstellen. Das ist auch nicht weiter verwunderlich, denn gerade die Kontrolle ist einer der Hauptpunkte, die gegen die Erhebung einer Autobahngebühr sprechen.

Die Vignettenabgabe und -kontrolle bedingen eine sehr aufwendige und kostspielige Organisation. Schon an der Grenze türmen sich die ersten Hindernisse auf. So könnte derjenige ausländische Automobilist, der nicht auf der Autobahn an die Grenze kommt, nicht zur Bezahlung verpflichtet werden. Aber auch der Ausländer, welcher an der Grenze behauptet, keine Nationalstrassen erster und zweiter Klasse zu benützen, wäre von der Bezahlung befreit. Und man vergesse nicht: 1982 reisten 52 Millionen private ausländische Motorfahrzeuge vorübergehend in die Schweiz ein!

Bei Schweizer Automobilisten ist eine wirksame Vignettenkontrolle mit noch grösseren Schwierigkeiten verbunden. Die Durchführung der Kontrolle müsste nämlich durch die Polizei erfolgen. Wo aber soll das geschehen? Zwei Arten sind denkbar: Fliegend oder auf Rastplätzen. Die erste Art gefährdet die Verkehrssicherheit in hohem Masse. Dazu zwei Zahlen aus dem Jahre 1982. Auf der N 2 bei MuttENZ kurz vor Basel lag die durchschnittliche Tagesfrequenz bei 65'000 Fahrzeugen. Auf der N 1 Autobahn bei Schönbühl vor Bern lag sie immer noch über 40'000!

Aber auch auf Rastplätzen wird die Kontrolle zeitraubend sein. Schon heute kann man sich die kilometerlangen Staus auf diesen Plätzen lebhaft vorstellen. So oder so, ohne den Verkehrsfluss schwer zu beeinträchtigen, ist eine auch nur einigermassen zuverlässige Kontrolle unumgänglich. Ist es aber

zweckmässig, eine neue Gebühr einzuführen, wenn man jetzt schon weiss, dass ein erheblicher Teil der Verkehrsteilnehmer ohne Vignette fahren wird? Bestimmt nicht.

Nach dem vorgeschlagenen Verfassungstext überwachen die kantonalen Behörden die Einhaltung der Vorschriften. Kantone mit einem grossen Anteil am Nationalstrassennetz werden bald merken, dass eine Kontrolle ohne personellen Mehraufwand nicht durchzuführen ist. Mehr Personal bedeutet wiederum mehr Ausgaben. Diese Gelder könnten die Kantone jedoch für andere Aufgaben weit sinnvoller einsetzen.

Da also eine Kontrolle nicht möglich ist und den Kantonen nur Ausgaben verursacht, ist es am besten, ganz auf sie zu verzichten. Deshalb am 26. Februar: Nein zur Autobahnvignette.

Zur eidg. Abstimmung vom 26. Februar

### Ein neuer "Sonderfall Schweiz"?

H.B. Die Schweiz ist auf dem besten Weg, ein weiteres Mal zu einem "Sonderfall" zu werden: Wer die schweizerischen Nationalstrassen benützt, soll in Zukunft gleich zweimal zur Kasse gebeten werden.

Im Lauf der letzten 25 Jahre sind in unserem Land rund 1'000 Kilometer Nationalstrassen erster und zweiter Klasse gebaut worden. Dafür gab der Bund rund 20 Milliarden Franken aus. Bezahlt hat allerdings nicht die Eidgenossenschaft, sondern der Motorfahrzeugbenützer, und zwar mit einem Teil des Grundzolls und dem Zollzuschlag auf Treibstoffen, eine Fiskalbelastung, die heute 60 Rp. pro Liter Benzin oder Dieselöl beträgt. Via Tankstelle liefert der motorisierte Strassenverkehr alljährlich einige tausend Millionen Franken dem Bund ab. Zusammen mit den noch bestehenden Zöllen und der Warenumsatzsteuer, die auf Fahrzeugen, Zubehör und Treibstoffen erhoben werden, waren es 1983 insgesamt 3,3 Milliarden. Wahrlich kein Papenstiel! Davon wurden aber nur rund 1,9 Milliarden für Strassenbauzwecke verwendet. Der Rest - immerhin noch rund 1,4 Milliarden floss in die allgemeine Bundeskasse.

Auch die ausländischen Motorfahrzeugbenützer steuern zu diesem Milliardensegem bei: Aus dem Treibstoffverkauf an Ausländer flossen dem Bund rund 250 Millionen Franken an Zöllen und Zollzuschlägen zu. Denn auch der Fremde, der schweizerisches Benzin tankt, entrichtet für jeden Liter einen für die schweizerische Staatskasse reservierten Obulus von 60 Rappen.

Und nun sollen also dieselben Motorfahrzeugbenützer und Steuerzahler für das Gleiche nochmals zum Potemonaie greifen und jährlich 30 Franken auf den Tisch des Bundeshauses blättern, damit sie die von ihnen bereits berappten Autobahnen weiterhin benützen dürfen? Und das erst noch in einer Zeit, wo der für den Strassenbau bestimmte Anteil an den Fiskaleinnahmen des Motorfahrzeugverkehrs bei weitem die benötigten Summen übersteigt.

Was uns Mutter Helvetia hier zumutet, ist nichts anderes als eine neue Steuer - eine Bundes-Autobahnsteuer. Aber damit nicht genug: Ins Haus stehen auch eine neue Schwerverkehrssteuer, die letztlich sämtliche Waren verteuern wird, und eine massive Erhöhung der Ordnungsbussen. Und was passiert mit allen diesen Geldern? Sie verschwinden voraussetzungslos in die trotz ständig wachsender Einnahmen stets bodenlosen Kassen der öffentlichen Hand.

Und noch etwas: Man will den Motorfahrzeugbenützer offenbar für dumm verkaufen. Sonst würde man nicht behaupten, diese 30 Franken im Jahr seien ja nicht viel Geld. Mit diesen 30 Franken wird es aber nicht sein Bewenden haben. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass in kurzer Zeit schon der Ruf nach einem Ausgleich der auch in den kommenden Jahren zu erwartenden Teuerung und damit zu einer Erhöhung dieser Gebühr laut wird. Und dann werden es dereinst 50, 80 oder sogar 100 Franken sein, die Jahr für Jahr abgeliefert werden müssen. Nur ein "NEIN" zur Vignette verhindert dies.

## Autofahrer aufgepasst!

Im Hinblick auf die eidgenössische Volksabstimmung vom 26. Februar über die Autobahnvignette ist Automobilisten in seiner Funktion als Bürger in aller Klarheit bewusst zu machen, dass ihm mittels geschickt getarnter, einseitiger Anlastung einer Reihe anstehender akuter Wirtschafts-, Gesellschafts- und Umweltprobleme (Bundesdefizit, Probleme des öffentlichen Verkehrs, durch den motorisierten Strassenverkehr verursachte Umweltbelastung, soziale Kosten, u.a.m.) Sand in die Augen gestreut wird. Damit soll er um so leichter zum willfähigen Steuerobjekt umfunktioniert werden, wobei es gewiss nicht bei den 30 Franken pro Vignette bleiben wird.

"Last but not least", ist es einigermaßen erschreckend, ja schockierend, festzustellen, dass in solche Fiskal-"Strategien" nicht allein der Schweizer Automobilist, sondern und finanziell in erster Linie auch die ausländischen Gäste der Schweizer Wirtschaft und des Fremdenverkehrs in ihrer Funktion als Benützer der Schweizer Nationalstrassen erster und zweiter Klasse einbezogen werden sollen.

Prof. Baptiste Rusconi, Lausanne