



VCS-AST

VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ
ASSOCIATION SUISSE DES TRANSPORTS
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEL TRAFFICO

Zentralsekretariat
Bahnhofstrasse 8
Postfach
3360 Herzogenbuchsee

Tel. ☎ 063 - 61 51 51
PC 49 - 1651

T R E I B S T O F F Z O L L V O R L A G E :

W A R U M A B L E H N U N G ?

Eine Zusammenfassung der wichtigsten Argumente

Treibstoffzollvorlage: warum Ablehnung?

1. Die Vorlage zementiert den Grundsatz der Zweckbindung

Nach der Abstimmungsvorlage fliessen 50 Prozent des Treibstoff-Grundzolls und natürlich der gesamte (subsidiär, d.h. nach Bedarf erhobene) Zollzuschlag ausschliesslich dem Strassenbau und verwandten Zwecken zu ("für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr", Art.36ter Abs.1 der Vorlage). Weit über 90 Prozent aus diesen Erträgen (im Jahr 1984 also rund 1,75 Milliarden Franken) sind an den Strassenbau und -unterhalt gebunden. Dies bedeutet:

- Der Strassenverkehr wird gegenüber dem öffentlichen Verkehr durch automatische Finanzierung begünstigt.
- Dies wiederum verunmöglicht eine "natürliche" Eindämmung des Strassenbaus und ermuntert Bund, Kantone und Gemeinden zu oft überdimensionierten und überflüssigen Strassenbauprojekten. Folgen sind zunehmende Verbetonierung der Landschaft, zunehmender Neuverkehr, zunehmende Belastung der Umwelt mit Lärm und Abgasen, zunehmender Energieverschleiss. Die Situation wird zusätzlich verschlimmert durch die Tatsache, dass die Kantone für die verstärkte Beteiligung des Bundes zu keiner Kompensation verpflichtet sind. Der Anreiz zum Bau und Ausbau von Kantonsstrassen - mit den absehbaren verheerenden Konsequenzen - wird dadurch erhöht.
- Der Finanzierungsautomatismus über die Zweckbindung entzieht Strassenbau und motorisierten Privatverkehr weitgehend der demokratischen Ausmarchung; dies im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr, der für jedes Projekt zur Rechenschaftsablage gezwungen ist.

2. Die Vorlage leistet keinen echten Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Eine der vordringlichsten Aufgaben ist es heute, aus umwelt- und energiepolitischen Gründen, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Mit einer Erweiterung der Zweckbindung wenigstens, im Sinne eines Kompromisses, hätte das Parlament diesem Anliegen einen Schritt entgegenkommen können. Alle in diese Richtung zielenden Anträge wurden jedoch abgelehnt. Uebrig bleibt ein kläglicher Rest: Beiträge an die Aufhebung und Sicherung von Niveau-Uebergängen (schon nach geltender Regelung möglich), zur Förderung des sogenannten kombinierten Verkehrs, des Transports begleiteter Motorfahrzeuge und Bahnhofparkanlagen, Verkehrsentflechtungsmassnahmen. (Detail zur Frage der Verkehrstrennung: die explizite Nennung des Baues von Radwegen wurde in der parlamentarischen Debatte abgelehnt.)

Nach der bundesrätlichen Botschaft würden von den insgesamt 1,85 Milliarden Franken (Ertrag aus halbem Grundzoll und Zollzuschlag) gerade 30 Mio Franken für Niveauübergänge und 40 Mio Franken für die Verkehrsentflechtung und -entlastung abfallen - weniger als 4 Prozent des Gesamtbetrages

3. Der Umweltschutz kommt zu kurz

Beiträge an Landschafts- und Umweltschutz, soweit sie durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden, sind im neuen Verfassungsartikel wohl erwähnt, nehmen aber bei der Verteilung der Mittel einen randständigen Platz ein (30 Mio Franken = ca. 1,6% des Gesamtertrages). Davon abgesehen zeugt es von wenig Witz, zuerst die Umweltbelastung durch Milliardenbeträge zu verstärken und danach mit ein paar Millionen Pflästerchen auflegen zu wollen. Der beste Umweltschutz ist immer noch die Eindämmung des motorisierten Privatverkehrs.

4. Keine langfristigen Vorteile für die Bundesfinanzen

Auf den ersten Blick mag für die Annahme der Vorlage die Tatsache sprechen, dass neu 50 statt nur 40 Prozent des Treibstoff-Grundzolls (rund 100 Mio Franken mehr pro Jahr) in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Diesen Vorteil vernichtet aber die vorgesehene Neuregelung durch die Förderung des motorisierten Privatverkehrs im gleichen Zug: der Motorfahrzeugverkehr in seiner Gesamtheit deckt bekanntlich seine Kosten keineswegs, und betrachten wir zudem die sogenannten sozialen Kosten (Folgekosten von Strassenunfällen, Landschaftsverschleiss, Umweltbelastung u.ä.), so müssen wir annehmen, dass diese 100 Mio Franken Mehreinnahmen der Bundeskasse durch die negativen Folgen des zu erwartenden Neuverkehrs und die höheren Bahn-Defizite wieder weggefressen werden.

5. Zur Frage der Arbeitsplätze

Es ist zu erwarten, dass im Abstimmungskampf einmal mehr die Frage der Arbeitsplätze aufgeworfen wird, und zwar im Sinne eines Argumentes für die Annahme der Vorlage (Strassenbau und Autohandel schaffen Arbeitsplätze etc.). Hier böte sich Gelegenheit zu böser Replik: auch mit Strassenverkehrsunfällen beispielsweise lassen sich Arbeitsplätze schaffen... Von der Sache her muss aber darauf hingewiesen werden, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie wir ihn meinen und mit einer menschlichen Arbeitsplatzgestaltung nach unseren Vorstellungen auch neue Arbeitsplätze brächte. Der öffentliche Verkehr ist ja bereits heute - dies wird oft übersehen - Auftraggeber in grossem Umfang für zahlreiche Wirtschaftszweige.

6. Die Neuregelung widerspricht demokratischen Grundsätzen

Die Zweckbindung ist, wie wir bereits gezeigt haben, eine an sich undemokratische Einrichtung, indem sie Parlament und Bevölkerung von der Mitbestimmung über Milliardenbeträge praktisch ausschliesst. Undemokratisch ist aber bereits die Entstehungsgeschichte der Abstimmungsvorlage zu nennen: sie wurde wesentlich unter dem Druck der Automobilverbände ausgestaltet (vgl. Anhang 2). Diese Lobbypolitik darf nicht honoriert werden.

7. Benzinpreissenkung: das geringere Uebel

Im Jahre 1983 wird der Nationalstrassenbau die ihm gewährten Vorschüsse aus der Bundeskasse zurückerstattet haben. Zollzuschlag und damit Benzinpreis müssen demnach, falls die vorgesehene Neuregelung nicht in Kraft treten kann, um vorerst 10 Rappen pro Liter gesenkt werden. Diese Tatsache wird zuweilen als Zwang zur Annahme der Abstimmungsvorlage empfunden. Die Erfahrungen zeigen jedoch, dass der Benzinpreis das Konsumverhalten der Verbraucher verhältnismässig wenig beeinflusst. Seit 1963 hat sich dieser Preis fast verdreifacht; der Bestand der Personenwagen hat in derselben Zeitspanne um Doppelte zugenommen, trotz dieser massiven Erhöhung. Laut einer holländischen Studie müsste der Benzinpreis auf zwei bis drei Franken pro Liter erhöht werden, wollte man damit die Leute zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen. Ausserdem werden die Erdölgesellschaften die Gelegenheit nicht verpassen, den Benzinpreis durch schrittweise Aufschläge allmählich wieder aufs ursprüngliche Niveau zu heben. Stellen wir die Folgen des durch die Neuregelung begünstigten Strassenbaus der - vorübergehenden - Benzinpreissenkung gegenüber, muss letztere als das eindeutig kleinere Uebel erkannt werden.

8. Grundsätze vor Taktieren!

Gegen eine Ablehnung der Treibstoffzoll-Vorlage wird auch geltend gemacht, eine solche Haltung der Umweltschutzorganisationen führe zu falschen Fronten und "unheiligen Allianzen". Dies vor allem deshalb, weil es denkbar ist, dass Interessenvertreter des Strassenverkehrs die Vorlage aus entgegengesetzten Gründen bekämpfen werden. (Der TCS wird seine Stellungnahme zur Abstimmungsvorlage und seinen Entscheid über einen allfälligen Rückzug seiner Initiative am kommenden 4. Dezember im Rahmen einer Delegiertenversammlung behandeln.) *Wir betrachten dieses Problem anders: weil der VCS und andere Umweltschutzorganisationen in der Frage der Treibstoffzölle und der Verkehrspolitik überhaupt stets eine klare, unmissverständliche Haltung eingenommen und in der Öffentlichkeit vertreten haben, wird es nicht möglich sein, ihre Nein-Parole mit derjenigen der Strassenlobby zu verwechseln. Der Abstimmungskampf bietet eine zusätzliche Gelegenheit, unsere verkehrspolitischen Vorstellungen einem breiten Publikum bekannt zu machen. Dagegen würden es die Anhänger des Umweltschutzgedankens wohl schwer verstehen, wenn wir durch eine laue Haltung in dieser wichtigen Frage unsere eigenen Grundsätze preisgäben.

9. Zusammenfassung

Es muss klar gesagt werden: dem Stimmbürger wird am 27. Februar lediglich die Wahl zwischen einer schlechten (der geltenden) und einer sehr schlechten (der neuen) Regelung geboten. Die sachliche Differenz zwischen beiden scheint uns aber dennoch gross genug, um aktiv für das kleinere Uebel, nämlich die Verwerfung der Vorlage, einzutreten. Es ist hier vor allem folgender Gesichtspunkt mitzuberücksichtigen: die Annahme der Neuregelung würde bedeuten, dass eine grundsätzlich falsche Lösung der Verkehrsfinanzierung auf lange Zeit hinaus zementiert bliebe. (Das Referendum gegen die Ausführungsgesetzgebung könnte keine prinzipiellen Korrekturen mehr anbringen.) Dies zu vermeiden, muss im gegenwärtigen Zeitpunkt unser erstes Anliegen sein. Dies umso mehr, als die Vorlage dem Umweltschutz und dem öffentlichen Verkehr praktisch nichts einbringt: die Beiträge an die Sicherung und Aufhebung von Niveauübergängen sind auch nach geltendem Recht möglich, jene an den Umweltschutz auch durch das neue Umweltschutzgesetz gesichert. Bleiben also noch gerade die Verkehrstrennungs-Beiträge von 40 Mio Franken (2 Prozent des Gesamtertrags), über deren genaue Verwendung wir noch nichts wissen. Durch die Verwerfung der Vorlage und damit des ungehemmten Strassenbaus tragen wir letztlich wesentlich mehr zu Umweltschutz und Förderung des öffentlichen Verkehrs bei als durch eine Annahme der Neuregelung um einiger Brosamen willen.

VCS/rb/26.11.82

* Mittlerweile hat eine ausserordentliche Delegiertenversammlung des TCS sich für die Vorlage ausgesprochen. Der ACS nimmt dieselbe Haltung ein. Somit entfällt das Problem der "unheiligen Allianz".

ANHANG 1

Für Strassenzwecke verfügbare Mittel

Finanzielle Auswirkungen der Neuregelung Treibstoffzölle

(Stand 1984)¹⁾

(Beträge in Millionen Franken)

	Geltendes Recht (Abtragung Vorschuss)		Vorschlag Bundesrat (- kein Abbau TZZ - Zweckbindung GZ 50% - zusätzliche Strassenausgaben)	
<i>Einnahmen</i>				
Grundzoll (GZ)	60%	610	50%	510
Zollzuschlag (TZZ)	30 Rp.	1340	30 Rp.	1340
Total		1950		1850
<i>Ausgaben</i>				
Nationalstrassen				
- Bau		1080	1080	
- Unterhalt usw.		40	190	+ 150
Hauptstrassen		110	110	
Niveauübergänge		30	30	
Umweltschutzmassnahmen			30	+ 30
Verkehrsentflechtung, -entlastung			40	+ 40
Allgemeine Strassen- beiträge		210	370	+ 160
Total		1470	1850	
<i>Abtragung Bundesvorschuss</i>		480		
		1950		

<input type="checkbox"/>	= massgebliche Änderungen
¹⁾ Der besseren Vergleichbarkeit wegen sind die Zahlen auf das Jahr 1984 bezogen. Längerfristig haben die Zahlen steigende Tendenz.	
Zusätzliche Ausgaben bzw. Rückstellungen <input type="checkbox"/> 380	

(Aus: Botschaft des Bundesrates über die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen, vom 25. März 1982, S.26)

Wie die «Verbandsdemokratie» funktioniert

1. November 1980: In einem Interview mit dem «Zofinger Tagblatt» regt Bundesrat Willy Ritschard die Überführung des Treibstoffgrundzolls in die Bundeskasse an: «Es wäre zum Beispiel denkbar, ich habe das bisher noch niemandem gesagt, dass man heute den Grundzoll des Benzins, der auch zu 60 Prozent zweckgebunden ist, in die allgemeine Bundeskasse überführt, und für die Nationalstrassen nur noch den Benzinzollzuschlag von 30 Rappen verwendet. Es ist nicht ganz einzusehen, weshalb man den ganzen Benzinzoll für den Strassenbau verwendet. Wir benötigen den Zuckerzoll auch nicht zur Bekämpfung der Karies und die Erbschaftssteuer dazu, dass arme Kerle wie ich, die nie erben, auch einmal etwas erhalten. Die Zweckbindung darf man schon in Frage stellen, zumindest dort, wo sie nicht eindeutig ist.»

2. Juni 1981: In der Sendung «CH-Magazin» des Deutschschweizer Fernsehens bekräftigt Bundesrat Ritschard diese Auffassung und erläutert die Grundlinie, welche sein Departement bei der Ausarbeitung einer neuen Treibstoffzollregelung für die Zeit nach der Rückzahlung der Nationalstrassenvorschüsse an den Bund einhalten will: Vollumfängliche Überweisung des Grundzolls an die Bundeskasse, Belastung des Zollzuschlages auf gleicher Höhe mit erweiterter Zweckbindung.

25. August 1981: Die nationalrätliche Kommission, die sich mit den Problemen der Strassenbenützungsgeldern befasst, vertritt die Ansicht, dass mit Rücksicht auf die zu erwartende Opposition der Strassenverkehrs-Interessenten nicht der ganze Grundzoll von der Zweckbindung befreit werden solle. Sie schlägt eine Formulierung vor, welche höchstens 50 Prozent des Grundzolls dem Strassenbau zuweist.

25. November 1981: Das Eidg. Finanzdepartement schickt einen Bericht in die Vernehmlassung, worin eine Neuregelung der Treibstoffzölle vorgeschlagen wird. Diesem Vorschlag zufolge ist der Zollzuschlag die Basis des Strassenbaus, überdies soll, wie die Kommission Nebiker vorschlug, «höchstens die Hälfte des Reinertrags des Treibstoffzolls» für denselben Zweck eingesetzt werden können.

Mitte Januar 1982: In «Geheimgesprächen» mit ACS, TCS, ASTAG und dem Strassenverkehrsverband, welche neben der offiziellen Vernehmlassung stattfinden, versucht das Eidg. Finanzdepartement seine Vorstellungen der Autolobby schmackhaft zu machen.

22. Januar 1982: An einer ausserordentlichen Delegiertenversammlung spricht sich der TCS für eine Beibehaltung der Zweckbindung der Strassenfiskalerträge aus. Der Verwaltungsrat wird beauftragt, einen entsprechenden, als Initiativtext verwendbaren Vorschlag für einen Verfassungsartikel auszuarbeiten.

25. März 1982: Der Bundesrat verabschiedet eine Botschaft über die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen. Im Gegensatz zum Vorschlag des Finanzdepartements, das den Grundzoll nur «soweit nötig» und «höchstens» zur Hälfte für die Strassen beiziehen wollte, wird jetzt verbindlich festgesetzt, dass der Bund den Zollzuschlag und die Hälfte des Grundzolls für diesen Zweck verwenden soll.

18. Juni 1982: Die ordentliche Delegiertenversammlung des TCS beschliesst die Lancierung einer eidg. Volksinitiative, welche den Grundzoll wie bisher zu 60 Prozent zweckgebunden für das Strassenwesen einsetzen will. Nach dieser Initiative soll der Zollzuschlag – selbstverständlich zweckgebunden – nur subsidiär, d. h. falls nötig, erhoben werden.

23. Juni 1982: Der Nationalrat übernimmt im wesentlichen den bundesrätlichen Vorschlag und lehnt Anträge ab, welche eine Zweck-erweiterung auf den öffentlichen Verkehr beinhaltet.

31. August 1982: Die Mehrheit der vorberatenden Ständeratskommission nähert sich den Vorstellungen der TCS-Initiative an, versieht die Vorlage mit einer ausdrücklichen Generalklausel «für Zwecke des Strassenwesens» und bezeichnet den Zollzuschlag mit dem Eigenschaftswort «allfällig» als subsidiär.

21. September 1982: Der Ständerat folgt der Mehrheit seiner vorberatenden Kommission. Somit unterscheidet sich die parlamentarische Vorlage von der TCS-Initiative, die – mittlerweile zustandegekommen – über dem Saal schwebt, nur noch in den 10 Prozent des Grundzolls, welche der TCS über die Hälfte hinaus zweckgebunden verwenden will.

29. September 1982: Der Nationalrat schliesst sich im Differenzbereinungsverfahren den Ständeratsbeschlüssen an.

4. Dezember 1982: eine ausserordentliche Delegiertenversammlung des TCS beschliesst Zustimmung zur Vorlage und gleichzeitig Aufrechterhaltung der TCS-Volksinitiative; letzteres in Hinblick auf die bevorstehende GVK-Diskussion.

(Aus VCS-Zeitung 7/82, ergänzt)