

Abstimmung vom 5.3.1961

# Touring Club verhindert einen Zusatzbeitrag der Automobilisten an die Autobahnen

**Abgelehnt: Bundesbeschluss über die Erhebung  
eines Zollzuschlages auf Treibstoffen zur Finanzia-  
rung der Nationalstrassen**

Christian Bolliger

---

*Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.*

**Empfohlene Zitierweise:** Bolliger, Christian (2010): Touring Club verhindert einen Zusatzbeitrag der Automobilisten an die Autobahnen. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 274–275.

**Herausgeber dieses Dokuments:** Swisssvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. [www.swisssvotes.ch](http://www.swisssvotes.ch).

## VORGESCHICHTE

Nachdem Volk und Stände 1958 dem Bau eines Nationalstrassennetzes zugestimmt haben (vgl. Vorlage 187), zeichnet sich schnell ab, dass der dort vorgesehene ordentliche Finanzierungsmodus zur Umsetzung des Bauprogramms nicht genügt. Ende 1959 beauftragt die Bundesversammlung deshalb den Bundesrat, wie im Verfassungstext vorgesehen, eine Vorlage für einen zweckgebundenen Zuschlag auf dem Treibstoffzoll ab Anfang 1961 auszuarbeiten. Noch Anfang 1960 rechnet die zuständige Planungskommission damit, dass ein durchschnittlicher Zuschlag von 3 Rappen pro Liter Benzin und Diesel zur Finanzierung des Bauprogramms ausreicht. Doch der Bundesrat beantragt nach seinen Berechnungen der Baukosten von rund 5,7 Milliarden Franken ein halbes Jahr später 7 Rappen pro Liter.

Die fehlenden Mittel auf dem Wege von zusätzlichen Anleihen oder über allgemeine Bundesmittel aufzubringen, lehnt der Bundesrat ab. Anleihen verwirft er aufgrund der steigenden Zinsenlast, für den Einsatz allgemeiner Bundesmittel sieht er die verfassungsrechtliche Voraussetzung einer Notlage (plötzlicher Einbruch der Treibstoffzölle) nicht gegeben. Um einen unerwünschten Teuerungseffekt für Konsumgüter zu verhindern, nimmt der Bundesrat die Landwirtschaft vom Zuschlag aus. Mit diesem Zuschlag erachtet es der Bundesrat als realistisch, dass die Bundesschulden aus dem Nationalstrassenbau bis Ende der 1970er-Jahre getilgt sind.

Der Ständerat stimmt dem Treibstoffzollzuschlag einstimmig zu, der Nationalrat lenkt später mit fünf Gegenstimmen ein, nachdem er zunächst einen Kompromiss für eine Erhöhung von 5 Rappen beschlossen hat.

Die meisten Interessenverbände des Strassenverkehrs und auch deren Dachorganisation, der Strassenverkehrsverband, können sich mit dem mit dem Zuschlag abfinden. Der Touring Club der Schweiz hingegen ergreift als grösster Automobilverband das Referendum und erzwingt weitgehend im Alleingang eine Volksabstimmung.

## GEGENSTAND

Zur Finanzierung des Nationalstrassenbaus erhebt der Bund auf den Zöllen für Benzin und Diesel einen Zuschlag von 7 Rappen je Liter. Dieser fällt dahin, wenn er für die Tilgung der Kosten nicht mehr benötigt wird. Ausgenommen sind die Landwirtschaft, die Forstwirtschaft und die Fischerei.

## ABSTIMMUNGSKAMPF

Mit Ausnahme des LdU beschliessen alle grossen Parteien die Japarole, ebenso die Dachorganisationen der Wirtschaft. Der TCS ist im hitzig geführten Abstimmungskampf weitgehend auf sich allein gestellt.

Der TCS stellt sich auf den Standpunkt, die Vorlage belaste die Automobilisten zu stark und führe über eine Verteuerung der Transporte generell zu einer Verteuerung der Lebenskosten. Gleichzeitig argumentiert er, der Anteil der Benzinzolleinahmen, der für den Nationalstrassenbau eingesetzt werde, sei zu niedrig. Die Einnahmen an sich würden längstens ge-

nügen, um die Nationalstrassen zu bauen. Ausserdem könnten zur Finanzierung auch Anleihen aufgenommen werden, wie dies schon bei den Elektrizitätswerken und den Bundesbahnen der Fall gewesen sei.

Die Befürworter argumentieren, angesichts der zunehmenden Verkehrsnot sei der Bau der Nationalstrassen so schnell als möglich voranzutreiben. Schon jetzt sei die Zahl der Verkehrstopfer zu hoch, und schon in wenigen Jahren würden «Handel und Wandel in den zu schmal gewordenen Strassen ersticken» (TA vom 3.3.1961). Gleichzeitig sei es folgerichtig, dass die Nutzer und Hauptprofiteure dieser Strassen auch für deren Kosten aufzukommen hätten. Der TCS überschätze einerseits die zu erwartenden Einnahmen aus dem Treibstoffzoll, andererseits übersehe er die notwendigen Aufgaben, die mit den Treibstoffzöllen sonst noch bewältigt werden müssten. Ein Nein führt ihnen zufolge zu Verzögerungen beim Bau, eine noch stärkere Finanzierung über Anleihen erhöhe die Zinslast über Gebühr.

## ERGEBNIS

Die Erhöhung des Treibstoffzolls wird mit einem Jastimmenanteil von 46,6% abgelehnt. Die Zustimmung ist im Tessin und in der französischsprachigen Schweiz, in Bern und Baselland unterdurchschnittlich. In einigen zentral- und ostschweizerischen Kantonen ist die Zustimmung deutlich, doch in den meisten Kantonen liegt der Jastimmenanteil nahe bei 50%.

## QUELLEN

BBI 1960 II 545; BBI 1960 II 837. TA vom 22.2. und 3.3.1961. Meynaud 1969: 300–310.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).