

Abstimmung vom 8.6.1975

# Das Volk nimmt zugunsten der Nationalstrassen einen höheren Benzinpreis in Kauf

**Angenommen: Bundesbeschluss über die Finan-  
zierung 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): Das Volk nimmt zugunsten der Nationalstrassen einen höheren Benzinpreis in Kauf. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 337–338.

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

## VORGESCHICHTE

Angesichts der Verschlechterung der Bundesfinanzen, die 1973 in einem «alarmierenden Ausgabenüberschuss» gipfelt, wie er in Friedenszeiten noch nie erreicht worden ist (BBI 1974 II 493), schlägt der Bundesrat neben ausgabenseitigen Massnahmen auch Mehreinnahmen vor. Nach Reformvorschlägen für die Wehrsteuer (Einkommenssteuer) und der Warenumsatzsteuer (vgl. Vorlage 243), doppelt der Bundesrat im August 1974 mit Zollerhöhungen nach. Er beantragt beim Parlament einerseits, den Zollzuschlag auf Treibstoffen zur Finanzierung der Nationalstrassen, andererseits den Heizölzoll zu erhöhen (vgl. Vorlage 249).

Die Erhöhung des Treibstoffzolls ist nach Einschätzung des Bundesrates unverzichtbar, um den Rückgang der Treibstoffzölle aufzufangen. Gleichzeitig erweisen sich die Autobahnen angesichts höherer Landerwerbskosten, Erweiterungen, geologischer Schwierigkeiten, aber auch wegen Zusatzinvestitionen in die Sicherheit und den Natur-, Landschafts- und Umweltschutz als teurer als erwartet. «Wenn das Nationalstrassenprogramm nicht ganz drastisch reduziert werden soll», seien die Zollerhöhungen deshalb unverzichtbar, schreibt der Bundesrat (BBI 1974 II 495). Der Zollzuschlag auf Treibstoffen soll nach seinem Willen um 10 auf 30 Rappen pro Liter erhöht werden, was er angesichts des Nutzens der Nationalstrassen als zumutbare Mehrbelastung der Automobilisten bezeichnet. Der Benzinpreis liege auch nach der Erhöhung noch im vergleichbaren Rahmen wie in den Nachbarstaaten.

Das Parlament folgt dem Bundesrat und beschliesst bereits im Herbst 1974 die Erhöhung des Treibstoffzollzuschlags. Der vom Bundesrat bereits auf Anfang September 1974 in Kraft gesetzte Zuschlag stösst jedoch auf die Opposition des Landesrings der Unabhängigen und von Automobilistenkreisen um den Herausgeber der Zeitschrift Auto-Report, R. Böhi. Diese Gruppen ergreifen denn auch erfolgreich das Referendum. Der Bundesrat setzt die Abstimmung auf den gleichen Termin an wie das Referendum über den Heizölzoll (vgl. Vorlage 249), die abgeschwächte Erhöhung der Steuereinnahmen (vgl. Vorlagen 243 und 250) und die Neuaufgabe der Ausgabenbremse (vgl. Vorlagen 244 und 251).

## GEGENSTAND

Der Bundesbeschluss über die Finanzierung der Nationalstrassen erhöht den «Zollzuschlag auf Treibstoffen für motorische Zwecke» von 20 auf 30 Rappen. Dies soll dem Nationalstrassenbau rund 400 Millionen Franken einbringen. Der Beschluss ist bereits in Kraft, sodass das Volk über seine Aufhebung entscheidet.

## ABSTIMMUNGSKAMPF

Der Bundesrat verschickt im Vorfeld des reich befrachteten Abstimmungssonntags an alle Stimmberechtigten Erläuterungen, was ihm die Kritik einträgt, einseitig zu informieren.

In seinem Einsatz gegen den höheren Treibstoffzollzuschlag steht der LdU mit Ausnahme der ihn flankierenden Linksaussen- und Rechtsaussenparteien alleine da. Alle übrigen Parteien und auch die Dachverbände

von Wirtschaft und Arbeitnehmerschaft geben die Japapole aus. Auch die grossen Automobilverbände akzeptieren die Zollerhöhung.

Der LdU bezeichnet den mit der Zollerhöhung verbundenen höheren Benzinpreis als Zumutung für die Automobilisten. Die Massnahme sei preis- und lohntreibend und belaste deshalb die Wirtschaft, gleichzeitig löse sie als zweckgebundene Mehreinnahme die Liquiditätsprobleme des Bundes nicht. Schliesslich verlören die grenznahen Tankstellen ihren Preisvorteil gegenüber dem benachbarten Ausland.

Die Befürworter bringen neben allgemeinen finanz- und konjunkturpolitischen Argumenten für die dringliche Haushaltsanierung in Bezug auf die Zollerhöhung auch spezifische Argumente ins Spiel. Angesichts der Konjunkturlaute sei eine weitere Ausgabendrosselung beim Nationalstrassenbau nicht angezeigt, trage die Massnahme doch zur Erhaltung von Arbeitsplätzen bei. Die Nationalstrassen genössen auch als Beitrag an die Verkehrssicherheit hohe Priorität.

## ERGEBNIS

Bei einer tiefen Beteiligung von 36,8% nehmen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Treibstoffzollerhöhung mit einer Mehrheit von 53,5% an. Fünf Kantone (Genf, Neuenburg, Aargau, Schwyz und Schaffhausen) lehnen sie mit Jastimmenanteilen zwischen 40 und 50% ab. Der höchste Jastimmenanteil resultiert in Glarus (65,9 %).

## QUELLEN

BBI 1974 II 493; BBI 1974 II 877. NZZ vom 14.4., 26.4., 27.4. und 28.4.1975. APS 1974 bis 1975: Öffentliche Finanzen.

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