Wieviel bezahlt der Automobilist an unsere Autobahnen?: eine Zuschrift zum Artikel von A. Speiser "Verkehr-Energie-Forschung"

Autor(en): **Bachmann, Gottfried**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **96 (1978)**

Heft 5

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-73624

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wieviel bezahlt der Automobilist an unsere Autobahnen?

Eine Zuschrift zum Artikel von A. Speiser «Verkehr – Energie – Forschung»

«Die Autobahnen zahlt nicht der Automobilist, sondern das Schweizervolk als Ganzes...» (Schweiz. Bauzeitung, Heft 49, S. 886, 1977). Diese Passage aus dem Artikel von *A. Speiser* könnte Missverständnisse erregen, denn noch ist das Schweizervolk nicht identisch mit den Automobilisten. Nach der neusten Statistik trifft es auf ein Motorfahrzeug erst 3,27 Einwohner, also ist das Verhältnis noch nicht 1:1.

Die *Abgaben* des Automobilisten, und hier interessieren uns, das sei betont, *nur die auf dem Treibstoff,* sind aber *gesetzlich eindeutig geregelt.* Dabei sind zwei Arten von Abgaben zu unterscheiden:

1. Die *Zollabgaben auf Treibstoff* (wie andere Warenzölle). Art. 36ter der Bundesverfassung bestimmt:

60 Prozent des Treibstoffzolles müssen für den Strassenbau verwendet werden,

40 Prozent des Treibstoffzolles fallen, wie andere Zollerträge, in die allgemeine Bundeskasse.

2. Der *Zollzuschlag auf Treibstoffen für die Nationalstrassen.* Auf Grund verschiedener Bundesbeschlüsse entwickelte sich dieser Zuschlag wie folgt:

ab 15. Jan.	1962	5 Rp./l
ab 2. Sept.	1963	7 Rp./l
ab 3. Mai	1965	12 Rp./l
ab 3. April	1967	14 Rp./l
ab 1. April	1968	15 Rp./l
ab 15. Dez.	1971	20 Rp./l
ab 31. Aug.	1974	30 Rp./l

Der Zuschlag dient ausschliesslich zur Finanzierung der Nationalstrassen, also auch der Autobahnen.

Um für das Inkasso und die Verteilung dieser Beträge keinen besonderen Dienstzweig schaffen zu müssen, was seinerzeit heftig diskutiert wurde, wurde die Eidg. Zollverwaltung damit beauftragt. Und das ist theoretisch der ganze Berührungspunkt des Zollzuschlages mit der Eidg. Bundeskasse! Der Zuschlag hat nichts mit «öffentlichen Mitteln» zu tun, er läuft unabhängig von den Bundesfinanzen.

Verteilung der Einnahmen aus den Abgaben über die Treibstoffe

Im Jahre 1976 ergaben die *Einnahmen aus dem Grundzoll* und dem *Zollzuschlag* auf Treibstoffen: Fr. 1 945 800.–

Im gleichen Jahr wurden für *Bau, Amortisation* und *Zinsendienst* für die Nationalstrassen ausgegeben: Fr. 1 522 500.–

Übersicht über die Verwendung des Reinertrages

Wie sich diese Beträge auf die einzelnen Positionen aufteilen, zeigt die Übersicht über die Verwendung des Reinertrages aus dem Treibstoffzoll und des Zoll-Zuschlages auf Treibstoffe (Benzin und Dieselöl) im Jahre 1976 (Angaben in Mio Fr.).

1.	*Einnahmen*		
1.1	Grundzoll auf Treibstoffe		837,5
1.2	Zollzuschlag auf Treibstoffe für die Nationalstrassen, zurzeit 30 Rp./l (BB vom 17.3.72/4.10.74)		1108,3
2.	*Ausgaben*		
2.1	Allgemeine Bundesmittel: 40% von 1.1 (BV Art. 36ter)		335,0
2.11	Zusätzlicher Beitrag aus allgemeinen Bundesmitteln für Nationalstrassen aus 2.1: 7,5 Mio Fr. je 1 Rp. Zollzuschlag, höchstens aber 150 Mio (BB vom 4.10.74)		150,0
2.2	Für den Strassenbau bestimmt: 60% von 1.1 (BV Art. 36ter) verteilen sich:		502,5
2.21	Alpenstrassen (UR, TI, GR, VS) und Strassenbauforschung (BV Art. 36ter und BB vom 23.12.59)		4,0
2.22	Verfügbare Mittel für den Strassenbau (100%):		498,5
2.221	Finanzausgleich (BB vom 23.12.59/ BRB vom 9.2.77)	6%	29,9
2.222	Hauptstrassen (BB vom 23.12.59/ BRB vom 9.2.77)	15%	74,8
2.223	Allgemeine Strassenbeiträge (BB vom 23.12.59/ BRB vom 9.2.77)	23,6%	117,8
2.224	Niveauübergänge (BB vom 21.2.64)	2,4%	11,8
2.225	Nationalstrassen-Treibstoffanteil (BB vom 23.12.59/ BRB vom 9.2.77)	53,0%	264,2

Daraus ergibt sich ein *Total der*

Ausgaben für die Nationalstrassen im Jahr 1976 von:

1.2	Zollzuschlag	1108,3
2.11	Zusätzlicher Beitrag	150,0
2.225	Nationalstrassenanteil	264,2
	Total	1522,5

Einnahmen aus dem Treibstoff im Jahr 1976 ergeben:

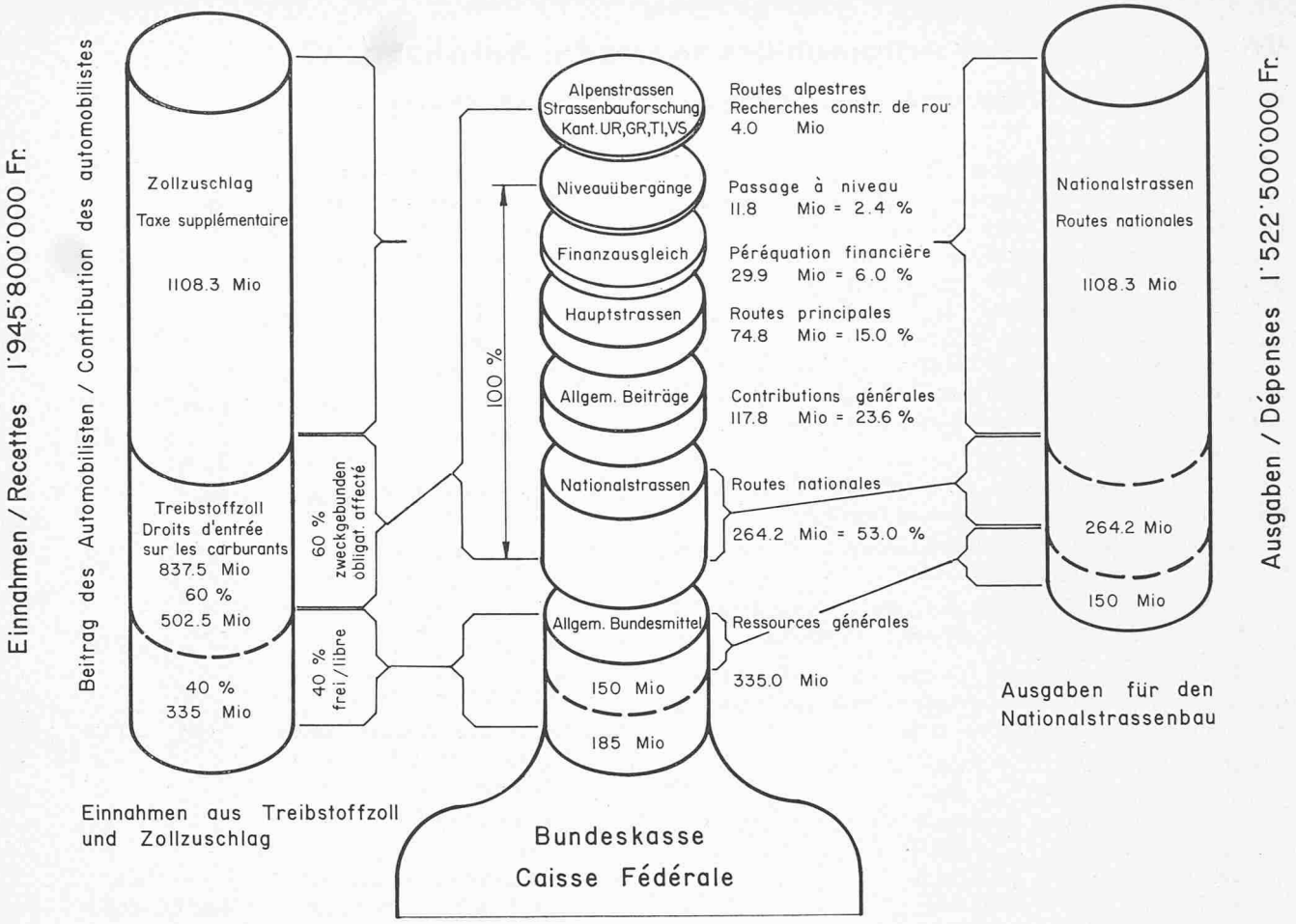
1.1	Grundzoll	837,5
1.2	Zollzuschlag	1108,3
	Total	1945,8

«Öffentliche Mittel» sind Beträge, über die der «Kassenverwalter», das Parlament, frei beschliesst. Die Verwendung des Treibstoffzolles und des Zuschlages, also der Abgaben des Automobilisten, sind gesetzlich geregelt und bis in alle Einzelheiten festgelegt.

Im übrigen steht ab 1. Januar 1977 der «zusätzliche Beitrag aus allgemeinen Bundesmitteln für Nationalstrassen» von 150 Mio Fr. im Rahmen des Sparprogramms nicht mehr zur Verfügung (BG 5.5.77/BRB 9.2.77). Ziffer 2.11 fällt also für die Autobahnen weg. Damit kommt, vom Automobilisten bezahlt, aus dem Treibstoffzoll auch der «zusätzliche Betrag» in die allgemeine Bundeskasse zur Verfügung durch das Parlament.

Der vom Bund geleistete Vorschuss an den Nationalstrassenbau wird aus dem Zuschlag verzinst und amortisiert. Dazu dienen die letzten 10 Rp., seit damit seit dem 31. Aug. 1974 der Vorschuss abgezahlt wird. Gegenwärtig wird also nur mit 20 Rp. Zuschlag gebaut, 10 Rp. dienen der Rückzahlung des Vorschlages in die Bundeskasse.

Betrachtet man die Autobahnen, muss man feststellen, dass sie u.a. wesentlich mitgeholfen haben, in zahlreichen Ort-



Verteilung von Treibstoffzoll und Zollzuschlag im Jahre 1976. Distribution des droits d'entrée sur les carburants et taxes supplémentaires pour l'année 1976

schaften die Umweltbedingungen und die Lebensqualität der Bewohner zu verbessern: *Morges, Bremgarten, Chur, Münsigen, Altstätten, Tagelswangen* u.a.m. Und das wurde, wie das beiliegende Diagramm zeigt, durch Abgaben der Automobilisten ermöglicht.

So einfach und ohne Beanspruchung allgemeiner Mittel werden unsere Nationalstrassen durch die Automobilisten bezahlt – und das zum Wohl des ganzen Schweizervolkes.

Gottfried Bachmann, Kantonsoberingenieur, 3098 Köniz

Bauphysik und Gestaltung im Betonbau

Ein Seminar des Vereins Schweiz. Zement-, Kalk- und Gipsfabrikanten

In den Baukonjunkturjahren sind viele Bauten und dementsprechend auch viele Betonbauten in der Schweiz erstellt worden, die von unterschiedlicher Qualität sind. Die besten Bauten brachten dem Beton den Namen «Baustoff des Jahrhunderts» ein, die schlechten Begriffe wie «Betonwüste», «Betonklötze» und dergleichen.

Die Förderung des Baustoffs Beton hat sich der Rohstofflieferant, die schweizerische Zementindustrie, vertreten durch den Verein Schweizerischer Zement-, Kalk- und Gips-Fabrikanten, zur Aufgabe gestellt. So veranstaltet der Verein drei Fachseminare über «Aktuelle Beiträge zur Bauphysik und Gestaltung im Betonbau», von denen das erste am 18. Okt. 1977 an der ETH-Zürich stattgefunden hat. Der Präsident des Vereins, *Anton E. Schrafl*, betonte in seiner Begrüssung, dass der Beton verschiedene ausgezeichnete bauphysikalische Eigenschaften hat und fast unbegrenzte Gestaltungsmöglichkeiten bietet. «Beides richtig angewandt, gewährleistet Bauten, die den strengsten Anforderungen genügen.» In drei Referaten wurden verschiedene bauphysikalische, gestalterische und betontechnische Aspekte behandelt.

Wärmespeichervermögen von Wandkonstruktionen — Heizenergiebedarf — Behaglichkeit

Im ersten Referat berichtete *Urs Stähli* von der *EMPA Dübendorf* über den «Einfluss des Wärmespeichervermögens von Wandkonstruktionen auf Heizenergiebedarf und Behaglichkeit». Eine Aussenwand sollte die extremen Schwankungen der Aussentemperatur dämpfen und auch noch verzögert im Raum wirksam werden lassen. Damit wird eine grössere Behaglichkeit *und* durch Speicherung von Wärme während der Sonneneinstrahlung und Wiederabgabe während der Nachtstunden eine Heizenergie-Einsparung erreicht. Diese Bedingung erfüllen nur *massive* Wände, weil das Speichervermögen mit dem Gewicht der Wand zunimmt. Die Untersuchungen an