

**Zeitschrift:** Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes  
**Herausgeber:** Schweizerischer Gewerkschaftsbund  
**Band:** 74 (1982)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Vernehmlassung des SGB zur Änderung der Zweckbindung bei den Treibstoffzöllen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-355084>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# **Vernehmlassung des SGB zur Änderung der Zweckbindung bei den Treibstoffzöllen**

*Sehr geehrter Herr Bundesrat Ritschard*

Gerne nehmen wir zu Ihrem Bericht in obiger Sache Stellung und danken Ihnen für diese Gelegenheit.

## **1. Zum Grundsätzlichen**

Wir befürworten die Lockerung der Zweckbindung der Treibstoffzölle in der Art, dass die nicht mehr für Strassenzwecke benötigten Mittel für die Erfüllung anderer Bundesaufgaben verwendet werden können. Dies muss dadurch erreicht werden, dass der Zollzuschlag neu vollumfänglich für die Finanzierung aller Strassenausgaben verwendet und dies auf Gesetzesstufe festgehalten wird. Vom Grundzoll sollen wie bisher  $\frac{2}{5}$  für allgemeine Bundesmittel und  $\frac{3}{5}$  unter erweiterter Zweckbindung für die Massnahmen im Bereich des Gesamtverkehrs verwendet werden. Soweit die Mittel des Zollzuschlages und der kostendeckenden Schwerverkehrsabgabe zur Strassenfinanzierung nicht ausreichen, stimmen wir der Möglichkeit zu, durch einen allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss einen Teil des Treibstoffgrundzolls unter nacherwähnten Bedingungen zur Strassenfinanzierung beizuziehen. Damit wird gleichzeitig auch die Möglichkeit geschaffen, die Kosten des Betriebes und Unterhaltes der Nationalstrassen generell und nicht nur in Sonderfällen durch Beiträge des Bundes zu unterstützen. Dies darf aber nur unter den in Ihrem Bericht ausdrücklich bestätigten Bedingungen geschehen, nämlich dass keine Verpflichtung des Bundes zum Vorneherein besteht, dass seine finanziellen Möglichkeiten vorbehalten bleiben, die Beitragssätze nicht jenen des Baus gleichen müssen, und die Kantone den Bund auf einem andern Gebiet (aber nicht durch Übernahme des Regionalverkehrs in alleiniger Regie) entsprechend entlasten. Nur damit ist eine Vorwegnahme der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) zu vermeiden.

## **2. Zur Frage einer Befristung**

Wie der bundesrätliche Bericht selber an mehreren Orten antönt, muss man mit der vorgeschlagenen Änderung deshalb so schnell handeln, weil gemäss Bundesverfassung Art. 36ter Abs. 2 nach der Rückzahlung des Bundesvorschusses an den Nationalstrassenbau der Zollzuschlag gesenkt, und damit wesentliche Bundeseinnahmen abgebaut werden müssten. Dies dürfte 1983 bereits der Fall sein. Wir sind der Ansicht, dass mit dieser Massnahme, aber auch mit den andern gegenwärtig in Öffentlichkeit und Parlament diskutierten Massnahmen im Verkehrswesen die

mit viel Aufwand erstelle GVK Stück um Stück vorweggenommen, und vor allem präjudiziert wird. Dies geschieht aber nicht in der gewünschten konzeptionellen Geschlossenheit. Wenn mit der vorliegenden Verfassungs- und Gesetzesänderung ein weiterer unmittelbarer Anlass zum Anpacken der GVK beseitigt wird, rückt sie wieder in noch weitere Ferne. Wir fragen uns daher, ob es nicht viel besser wäre, den provisorischen Charakter dieser Massnahme zu unterstreichen durch eine ausdrückliche Befristung auf den Zeitpunkt der Realisierung der GVK.

### **3. Bemerkungen zu einzelnen Punkten**

#### *a) Zum Kapitel 12: Auswirkungen*

##### *123 Motorfahrzeugverkehr*

Hier vermissen wir eine eingehende Darlegung der Auswirkungen auf die Strassenrechnung. Eine solche scheint uns nötig zu sein, weil die Meinung, geschürt von den Kreisen der Automobilverbände, weit verbreitet ist, die Motorfahrzeugbesitzer würden durch den Fiskus geschröpft. Dabei wird gerne verschwiegen, dass Kantone und Gemeinden in sehr wesentlichem Umfang Auslagen für den Strassenverkehr aus Mitteln des allgemeinen Haushalts aufzubringen haben. Noch viel weniger bewusst ist dem Bürger, dass die Strassenrechnung durch die Rückzahlung der Bundesvorschüsse an den Nationalstrassenbau und den allmählichen Rückgang der Kosten für den Endausbau des Nationalstrassennetzes nicht bzw. nur unwesentlich entlastet wird, weil die Erstellungskosten nur mit der Amortisationsquote und nicht mit den jeweils anfallenden Ausgaben in die Kapitalrechnung einfließen.

Es scheint uns, dass in der Botschaft an die Eidgenössischen Räte mit aller Deutlichkeit auf diese Fakten hingewiesen werden muss; dies auch noch, um den Eindruck zu vermeiden, es ginge bei der vorgeschlagenen Neuordnung einfach um eine fiskalische Massnahme zugunsten der Bundesrechnung. Es sollte dabei versucht werden, eine Prognose der Entwicklung der Strassenkostenrechnung für die nächsten 10 Jahre zu erstellen.

#### *b) Zum Kapitel 13: Lösungsmöglichkeiten*

Wir gehen mit den Überlegungen im Bericht Ihres Departementes über mögliche Lösungen einig, wobei der Weg für andere Lösungen im Rahmen der GVK offen bleiben muss.

#### *c) Zum Kapitel 14: Mitzubberücksichtigende Elemente*

##### *142 Massnahmen zur Entlastung der Strasse*

Ihr Departement befürchtet, Massnahmen zur Entlastung der Strasse durch Beiträge an Bahnhofparkhäuser, Park and Ride-Anlagen, an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge durch Alpentunnels, den Hucklepackverkehr usw. könnten dazu führen, dass angestammte Aufgaben des



Bundes nicht gedeckt werden könnten. Diese Befürchtungen betrachten wir als unbegründet. Solche Beitragsleistungen könnten nur einen kleinen Teil dessen ausmachen, was der Bund aus der Änderung der Zweckbindung an Mehreinnahmen erreichen würde.

Nach Meinung Ihres Departements wäre eine Finanzierung strassenentlastender Massnahmen eher in Zusammenhang mit der Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr zu regeln, wobei gesetzlich gebundene Betriebsbeiträge und Darlehen bzw. à-fonds-perdu-Beiträge an Investitionen geprüft werden müssten.

Uns scheint im Gegenteil die Neuordnung der Zweckbindung der Treibstoffzölle Anlass zu sein, solch strassenentlastende Vorkehren schon heute ins Auge zu fassen und die Beitragsleistung nicht erst in dem noch ungewissen Zeitpunkt einer Neuordnung der Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr zu regeln.

### *Park and Ride-Anlagen*

Im Departementsbericht wird erklärt, der Bau und Betrieb von Park and Ride-Anlagen sei nicht Bundessache. Aber der Bund soll ja andererseits auch weiterhin für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen Leistungen erbringen. Diese allgemeinen Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen sind ebensowenig oder ebensosehr Bundessache, wie es die Kosten für Park and Ride-Anlagen sind. Und solange Kantone und Gemeinden für den Strassenverkehr wesentlich mehr Mittel ausgeben müssen als sie aus Gebühren aus dem Strassenverkehr einnehmen, dürfen Beiträge an den Bau von Park and Ride-Anlagen aus Mitteln der Treibstoffzölle ebenso berechtigt sein wie die andern Beiträge des Bundes an die Kantone für den Strassenbau.

### *Transport begleiteter Motorfahrzeuge durch Alpentunnels*

Wir sind der Meinung, dass die Kosten des Transports begleiteter Motorfahrzeuge durch die Alpentunnels voll aus Mitteln der Strassenverkehrseinnahmen gedeckt werden sollten, allenfalls unter pauschaler Belastung der Motorfahrzeugführer für den einzusparenden Treibstoff. In der Praxis geht es heute fast ausschliesslich um den Transport durch den Lötschbergtunnel der BLS und den Furkabasistunnel der Furka-Oberalp-Bahn. Es ist stossend, wenn die Bewohner im Einzugsgebiet des Lötschbergs für ihre Fahrten durch den Berg eine immerhin ins Gewicht fallende Taxe zu entrichten haben, während in andern Landesgegenden aus Treibstoffzöllen erbaute Alpenstrassentunnels gratis zur Verfügung stehen. Es geht hier also um eine Frage der Gleichbehandlung aller Landesgegenden. Nicht ganz gleich, aber ähnlich liegen die Verhältnisse beim Simplontunnel und beim Albulatunnel bei Unmöglichkeit der Passierung der Strasse bei starkem Schneefall.

### *Huckepackverkehr*

Der Departementsbericht verweist auf die Starthilfe, die für den Huckepackverkehr auf anderer Ebene geregelt wird und auf die wünschbare Eigenwirtschaftlichkeit auf längere Sicht. Es fragt sich indessen, ob es nicht im Interesse der Entlastung der Strasse läge, bei zunehmendem Verkehr die Möglichkeit einer dauernden Beitragsleistung vorzusehen. Wenn in einigen Jahren die bisherigen Engpässe im Tessin verschwunden sein werden, wird vor allem der Strassengüterverkehr, der heute noch behindert ist, zunehmen, sofern der Transport im Huckepacksystem nicht finanziell wesentlich attraktiver ist als die Fahrt auf eigenen Rädern. Um eine solche Entwicklung zu verhindern, sollte die Möglichkeit der dauernden Beitragsleistung an den Huckepackverkehr offen gehalten werden, wobei die Ausführung auf Gesetzesstufe zu ordnen wäre. Entsprechend unseren Ausführungen zu den Grundsatzfragen sind *folgende Textänderungen auf Verfassungs- und Gesetzesstufe* nötig:

#### *1. BV Art. 36ter (neu)*

Abs. 1: wie vom Departement vorgeschlagen

Abs. 2: «Der Bund verwendet drei Fünftel des Reinertrages des Treibstoffzolles für den Gesamtverkehr. Soweit nötig, kann er aus dem Reinertrag auch Massnahmen unter Abs. 1 unterstützen.»

#### *2. Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 über die Verteilung der Treibstoffzollerträge, Art. 2*

Hier sind die Massnahmen für den Bereich des Gesamtverkehrs, entsprechend Art. 36ter, Abs. 2 BV, vorzusehen, wie strassenentlastende Massnahmen (vgl. unsere vorstehenden Ausführungen), Agglomerationsverkehr, Verkehr zwischen den Zentren, kombinierter Verkehr, Investitionsbeiträge nötigenfalls (wenn Treibstoffzollzuschlag und kostendeckende Schwerverkehrsabgabe nicht ausreichen) für Ausgaben im Strassenwesen.

Mit diesen Änderungsvorschlägen halten wir die Vorlage für richtig und hoffen, unseren Erwartungen werde Rechnung getragen.

Wir entbieten Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, unsere besten Wünsche und verbleiben mit freundlichen Grüssen

Schweizerischer Gewerkschaftsbund  
20. Januar 1982