

# Finanzierungsprobleme unserer Strassen

Autor(en): **Meyer, Hans Reinhard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **45 (1965-1966)**

Heft 10

PDF erstellt am: **07.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-161780>

## **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.

# Finanzierungsprobleme unserer Straßen

HANS REINHARD MEYER

## *Grundsätzliche Erwägungen*

In jedem entwickelten Staat der westlichen Welt bilden die Straßen innerhalb der festen Anlagen der Verkehrswirtschaft die größte Investition, und innerhalb der Verkehrsmittel (der Fahrzeuge) stehen die Anlagenwerte der Straßefahrzeuge ebenfalls bei weitem an der Spitze. Ende 1960 wurden die gesamten noch zu Buch stehenden Verkehrsinvestitionen unseres Landes auf rund 25 Milliarden Franken geschätzt, was einem *Achtel des Volksvermögens* entspricht. *Zwei Drittel dieser Investitionen* entfallen auf den *Straßenverkehr* und ein Viertel auf den Eisenbahnverkehr. Die noch zu Buch stehenden Investitionen im Straßennetz wurden Ende 1960 auf über 5 Mrd. Franken beziffert, während damals im Motorfahrzeugpark aller Art über 8 Mrd. Franken investiert waren; der Anlagenwert der gewerbsmäßigen und privaten Garagen und Tankstellen wurde auf weitere 3 Mrd. Franken geschätzt.

Bei einem schweizerischen Bruttosozialprodukt von 36,8 Mrd. Franken im Jahre 1960 beanspruchte der Verkehr etwa 6,5 Mrd. Franken Jahresaufwendungen, das heißt rund einen *Sechstel des Bruttosozialproduktes*. Von diesen rund 17% des Bruttosozialproduktes beanspruchten die *Straßen* und der *auf ihnen abgewickelte Verkehr* wiederum ungefähr *zwei Drittel*<sup>1</sup>.

Mit dem privatwirtschaftlich finanzierten und sicher selbsttragenden Rohrleitungsverkehr ist es heute der *Straßenverkehr*, der den *Grundsatz der Selbsterhaltung* (Eigenwirtschaftlichkeit) *besser erfüllt* als alle anderen Verkehrsträger. Es ist sehr merkwürdig, daß sich die Straßenverkehrsverbände dieser Tatsache noch viel zu wenig bewußt sind. Immer noch scheuen sie wissenschaftlich längst einwandfrei begründete Postulate, wie jenes der Selbsterhaltung aller Verkehrsträger oder Instrumente zur Messung des Selbsterhaltungsgrades, wie die sogenannte Straßenrechnung. Es wäre hohe Zeit, daß die Straßenverkehrsverbände in diesen verkehrspolitischen Grundfragen zu einem *Um- und Neu-denken* gelangen. Sie sollten allen anderen Verkehrsträgern voran für das Prinzip der Selbsterhaltung der verschiedenen Verkehrsmittel eintreten, erstens, weil dieses Prinzip nachweisbar richtig ist, und zweitens, weil sie von der Verwirklichung dieses Prinzipes nichts zu befürchten haben. Sie würden der Verkehrspolitik und der Volkswirtschaft eines Landes dann die besten Dienste leisten, wenn sie immer wieder auf die bereits erreichte oder leicht zu erreichende Selbsterhaltung des Straßenverkehrs pochten und unablässig forderten, daß auch bei den anderen Verkehrsmitteln dasselbe Ziel angestrebt werde.

Es ist hier nicht der Ort, um die Richtigkeit des Prinzips der Selbsterhaltung aller Verkehrsmittel nachzuweisen. Glücklicherweise kann man ja heute feststellen, daß dieser Grundsatz zur *communis opinio* der Verkehrswissenschaft geworden ist, daß gewichtigste internationale Gremien, wie etwa die Europäische Verkehrsministerkonferenz, davon ausgehen und daß supranationale Organisationen wie die EWG dasselbe Ziel verfolgen. Selbst schlimmer Rabulistik wird es nicht gelingen, die entscheidende Bedeutung der realen Kosten jedes Verkehrsträgers zu bestreiten. Niemand kann im Ernst die These umstoßen, wonach nur eine in ihren einzelnen Teilen im wesentlichen selbsttragende Verkehrswirtschaft Gewähr dafür bietet, daß die Leistungen der verschiedenen Verkehrsträger kostenecht erstellt werden, daß diese Leistungen damit in einem zweckmäßigen Verhältnis zueinander stehen und damit ferner mit dem vergleichsweise geringsten Aufwand für die Volkswirtschaft dargeboten werden<sup>2</sup>.

Mit diesen Darlegungen soll nicht schlechtweg behauptet werden, alle Subventionen im Bereiche der Verkehrsinvestitionen seien abzulehnen. Schon systematisch lassen sich *Produktivitätsinvestitionen*, *Kapazitätsinvestitionen*, *Sicherheitsinvestitionen* und *außerökonomische Investitionen* unterscheiden. Während für die drei erstgenannten Investitionstypen der Grundsatz der finanziellen Selbsterhaltung offensichtlich gelten sollte, liegen die Dinge beim letztgenannten Investitionstyp anders. Aber selbst bei den drei erstgenannten Investitionstypen kann eine staatliche Subventionierung richtig sein, so in der *Entwicklungszeit eines Verkehrsmittels* und ferner auch in *wirtschaftlich noch ungenügend erschlossenen Ländern oder Landesteilen*. Tritt jedoch ein Verkehrsmittel in die Phase der *Vollentwicklung* ein — und das ist in den entwickelten Staaten der westlichen Welt bei allen modernen Verkehrsmitteln der Fall — und gelangen Länder oder Landesteile aus der wirtschaftlichen Unterentwicklung heraus (vielleicht nicht zuletzt auch wegen der «finanziellen Vorschubleistungen» bei den Verkehrsinvestitionen), so müssen die früheren Subventionstatbestände unbedingt *abgebaut* werden. Auch hier gilt im übertragenen Sinn der Grundsatz, daß ein Erziehungszoll nicht zum dauernden Schutzzoll werden darf.

### *Die Finanzierung der Nationalstraßen*

Der Bau der schweizerischen Nationalstraßen stellt mit einer Kostensumme von 13—15 Mrd. Franken die größte Verkehrsinvestition dar, die unser Land je unternommen hat, ja die größte volkswirtschaftliche Investition für ein einzelnes Werk überhaupt. Es dürfte sich von selbst verstehen, daß eine Großinvestition dieser Proportion in den weiten Perspektiven der allgemeinen Wirtschaftspolitik und insbesondere der Konjunkturpolitik betrachtet werden muß.

Bei der Finanzierung jener kantonalen und kommunalen Straßen, die neben dem Motorfahrzeug auch noch von anderen Straßenverkehrsteilnehmern be-

nützt werden, wäre es unter dem Blickwinkel der Selbsterhaltung des Motorfahrzeugverkehrs unrichtig, alle betreffenden Straßenkosten vom Motorfahrzeugverkehr tragen zu lassen. Der Grundsatz kann hier nur lauten, daß der Motorfahrzeugverkehr seine *anteiligen* Straßenkosten decken soll. Wie groß dieser Anteil des Motorfahrzeugverkehrs ist, braucht hier nicht erörtert zu werden. Dies ist eine finanztechnische Frage der sogenannten Straßenrechnung und kann in deren Rahmen nach objektiven Kriterien entschieden werden. Der Bund ist heute gesetzlich verpflichtet, eine Straßenrechnung zu führen. Diese große und schwierige und zugleich besonders wichtige verkehrspolitische Aufgabe ist dem Eidgenössischen Statistischen Amt übertragen und schon sehr weit gediehen. Es wird an anderer Stelle noch darauf einzutreten sein.

Die Nationalstraßen 1. und 2. Klasse (im Gegensatz zu jenen 3. Klasse) sind Nur-Autostraßen. Bei ihnen ist es unter dem Blickwinkel der Selbsterhaltung des Motorfahrzeugverkehrs grundsätzlich richtig, wenn dieser Verkehr selbst für die vollen Kosten aufkommt. Diese Aussage heißt nicht, daß die Nationalstraßen über den Treibstoffzoll nach Maßgabe der jährlichen Bauvolumina barfinanziert werden müssen; Anleihen für Zwecke des Nationalstraßenbaues wie auch Bundesvorschüsse sind grundsätzlich möglich, nur sollten die Kosten für Verzinsung und Amortisation der Anleihen vom Motorfahrzeugverkehr aus seinen spezifischen Finanzleistungen getragen und die Bundesvorschüsse auf gleiche Weise allmählich rückerstattet werden.

Es sei hier nicht die «Geschichte» der Nationalstraßen und ihrer Finanzierung geschildert; denn sonst müßte bis auf das Jahr 1954 zurückgegriffen werden, da die «Eidgenössische Straßenplanungskommission» eingesetzt wurde, und es müßten von dort an die einschlägigen bundesrätlichen Botschaften, die Nationalstraßen-Verfassungsinitiative und manches andere mehr Erwähnung finden. Vielmehr wollen wir in medias res gehen und das heute bestehende Finanzierungsproblem unserer Nationalstraßen beleuchten.

Gemäß Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des Treibstoffzollertrages zweigt der Bund von diesem Ertrag 60% ab, wovon 40% (oder 24% des gesamten Treibstoffzollertrages) für die Nationalstraßen bestimmt sind. Indessen mußte der Treibstoffzollertrag als solcher größer werden, um das gewaltige Werk der Nationalstraßen zu finanzieren. Nachdem der ursprüngliche Vorschlag eines Treibstoffzoll*zuschlages* von 7 Rappen je Liter vom Volk verworfen worden war, wurden 1961 zunächst 5 Rappen Zuschlag erhoben, ab September 1963 7 Rappen (auf Grund des Bundesbeschlusses vom 5. Juni 1961, des sogenannten 5-bis-7-Rappen-Beschlusses, gegen den das Referendum nicht ergriffen wurde).

Bezogen auf das ganze Netz von 1830 km Nationalstraßen waren Ende 1964 294 km fertiggestellt (16%) und 211 km (12%) waren im Bau. Die Wünschbarkeit raschen Nationalstraßenbaues ist unbestritten, aber es sind dabei die gesamtwirtschaftlichen Zusammenhänge zu berücksichtigen. Woh-

nungsbau, Gewässerschutz, Energieversorgung, Bildungswesen, Schulhäuser, Spitäler, andere Verkehrsbauten — all dies beansprucht das Baugewerbe ebenfalls, und es muß somit ein gesundes Gleichgewicht zwischen Nationalstraßenbau und anderen Aufgaben gefunden werden. Für den Nationalstraßenbau verfolgt der Bundesrat die folgende Konzeption: vorab Fertigstellung der in Bau befindlichen Nationalstraßenstrecken. Neue Abschnitte sollen nach Maßgabe einer vorwiegend verkehrsbedingten Prioritätsordnung in Angriff genommen werden. Anzustreben ist die Konzentration auf große Linien. Gleichzeitig ist aber auch die Projektierung weiterzuführen, nicht zuletzt wegen der Sicherung der Trassen.

Mit Botschaft vom 3. November 1964 veröffentlichte der Bundesrat einen neuen Bundesbeschluß-Entwurf über die Finanzierung der Nationalstraßen. Dieser Beschluß geht von der Tatsache aus, daß der Nationalstraßenbau in eine *Finanzklemme* geraten ist. Die Situation ist die folgende: Seit 1961 stehen in der Nationalstraßenrechnung des Bundes die Ausgaben immer mehr als doppelt so hoch zu Buch als die Einnahmen; bis Ende 1964 ergab sich damit ein kumulierter Ausgabenüberschuß (bevorschußt durch den Bund) von 1,2 Mrd. Franken. Um dieser Situation Rechnung zu tragen, schlägt der Bundesrat im Bundesbeschluß-Entwurf vom 3. November 1964 vor: Hinaufsetzung des bisherigen Treibstoffzollzuschlages von 7 Rappen je Liter auf 12 Rappen; jährliche Leistung der Bundeskasse für den Nationalstraßenbau 40 Mio. Franken; automatische Erhöhung des Zollzuschlages um 1 Rappen bei je um 200 Mio. Franken zunehmendem Bundesvorschuß. Damit ergäbe sich freilich keine Begrenzung des Zollzuschlages nach oben. Die ständerätliche Kommission hat diesen Punkt bereits korrigiert, indem sie eine obere Grenze von 15 Rappen je Liter festsetzte.

Der bundesrätlichen Botschaft ist zuzustimmen, daß die jährlichen Ausgaben für die Nationalstraßen nicht unter 600 Mio. Franken (Bundesanteil) fallen dürfen. Bei der Schätzung der Gesamtkosten wurde ein Bundesvorschuß an den Nationalstraßenbau bis zu 1,2 Mrd. Franken als tragbar erachtet. Wie die Botschaft ausführt, müsse aber angesichts der hohen Gesamtkosten für den Nationalstraßenbau auch beim Bundesvorschuß mit einer gewissen Erhöhung gerechnet werden.

In der Diskussion um die Nationalstraßenfinanzierung wurde und wird immer wieder auf eine vermehrte Heranziehung des Anleihenweges hingewiesen. Der Schweizerische Straßenverkehrsverband hat darüber ein Gutachten bei Professor Hermann Bieri, Bern, eingeholt. Der Gutachter weist darauf hin, daß volkswirtschaftlich die heutige Generation ihren Konsum zugunsten der Investition in Nationalstraßen einschränken muß, wenn heute Nationalstraßen gebaut werden. Das ist volkswirtschaftlich zwar zutreffend, besagt aber nicht, daß jede Finanzierungsart der Nationalstraßen unter dem Blickwinkel der heutigen Konjunkturpolitik und der heutigen Lage des Kapitalmarktes gleich

zweckmäßig wäre — dessen ist sich Professor Bieri wohlbewußt. Der Gutachter vertritt die Auffassung, daß eine weitere Erhöhung der Treibstoffzollzuschläge der Teuerung Vorschub leisten dürfte; andererseits würde eine Finanzierung durch Bundesvorschüsse, die einer Aktivierung sterilisierter Bundesmittel gleichkäme, starke inflationistische Impulse auslösen; die Finanzierung durch inländisches Sparkapital (Anleihen) erscheint dem Gutachter konjunkturpolitisch am erwünschtesten.

Indessen weist auch Prof. Bieri darauf hin, daß gegenwärtig der Kapitalmarkt bereits sehr angespannt ist. Nationalstraßenanleihen brächten heute vorwiegend «umgelagerte» Mittel auf Kosten anderer Investitionsbedürfnisse. Die zunehmende Verschuldung in der Nationalstraßenrechnung würde zu einer Überwälzung der Finanzlast auf die künftigen Treibstoffverbraucher führen. Dies wäre unbedenklich, wenn der Nationalstraßenbau (und andere große Straßenbauaufwendungen) in absehbarer Zeit zu Ende gingen. *Damit ist aber in Wirklichkeit nicht zu rechnen.* Nach Verwirklichung des jetzigen Nationalstraßenprogramms wird die Zahl der Motorfahrzeuge so groß sein, daß andere Straßenzüge in die Autobahnreife hineinwachsen, und ein neues Nationalstraßenprogramm wird fällig werden. Das übrige Straßennetz von dannzumal rund 58 000 km Länge wird weitere Aufgaben stellen. Noch völlig ungelöst ist das enorme Problem der städtischen Verkehrssanierungen und ihrer Finanzierung. Es ist daher richtig, das Hauptgewicht der Finanzierung der Nationalstraßen auf die Treibstoffzollzuschläge zu legen und den Leistungen aus allgemeinen Bundesmitteln sowie den Bundesvorschüssen einen akzessorischen Platz einzuräumen. Der Ausweg über allgemeine Bundesmittel und damit über Steuern wäre auch wegen des hohen Grades der Nationalstraßenbenützung durch Ausländer unklug; über die Treibstoffzollzuschläge zahlen die über 20 Millionen ausländischer Motorfahrzeuge mit, die jährlich in die Schweiz einreisen, nicht dagegen beim Einsatz allgemeiner Bundesmittel oder bei Nationalstraßenanleihen. Mit Recht ist der Bundesrat der Auffassung, daß die Bauprogramme gekürzt werden müßten, sollten die Treibstoffzollzuschläge im vorgesehenen Ausmaß verworfen werden.

Die eidgenössischen Räte haben indessen mit Bundesbeschluß vom 19. März 1965 dem Entwurf des Bundesrates zugestimmt. Die folgenden Änderungen am bundesrätlichen Entwurf wurden dabei getroffen: Kommt es zur automatischen Erhöhung des Zollzuschlages (siehe darüber Alinea 2 auf Seite 919), so leistet auch der Bund zusätzliche 10 Millionen Franken für jeden weiteren Rappen Zollzuschlag. Die obere Begrenzung des Treibstoffzollzuschlages steht bei 15 Rappen je Liter. Der Bundesrat wird im erwähnten Bundesbeschluß ermächtigt, befristet eine Erhöhung des Zollzuschlages hinauszuschieben, wenn dies die in den angrenzenden Staaten geltenden Benzinpreise erforderlich machen. Eine weitere Ermächtigung des Bundesrates geht dahin, zur Finanzierung der jährlichen Bundesvorschüsse Anleihen aufzunehmen. Die eidgenössischen

Räte haben im Rahmen des Bundesbudgets 1965 einen Kredit von 600 Millionen Franken für den Nationalstraßenbau bewilligt. Vom Jahre 1966 an soll das jährliche Budget für den Nationalstraßenbau 700 Millionen Franken betragen (Bundesanteil), was mit den Anteilen der Kantone zu einem jährlichen Gesamtbauvolumen für Nationalstraßen von über 800 Millionen Franken führt.

Das eine Zeitlang von einigen Automobilinteressenten angedrohte Referendum gegen den Bundesbeschluß vom 19. März 1965 ist unterblieben. Dieser Bundesbeschluß tritt demnach ohne Volksabstimmung in Kraft.

Diese Darlegungen zur Nationalstraßenfinanzierung decken sich im wesentlichen mit der Betrachtungsweise des Bundesrates. Verschiedene Probleme, die pro futuro auftauchen werden, sind dabei nicht berührt worden, so die besonders heikle Frage des Straßenanteils von 60% am Treibstoffzollertrag, die weiterhin fortbestehende Begünstigung des Dieselöls im Zollltarif, die Frage der Vereinheitlichung der Steuersätze schwerer Motorfahrzeuge, die Entlastung der Nationalstraßenrechnung durch Sonderfinanzierung bestimmter großer Werke wie der Alpenstraßentunnel. Alle diese Probleme sollen später noch berührt werden.

### *Die anderen Straßen; Straßenrechnung*

#### *Die Straßenaufwendungen im Haushalt des Bundes, der Kantone und der Gemeinden*

Ob der intensiven öffentlichen Diskussion über die Nationalstraßen und deren Finanzierung sind die anderen kantonalen und die kommunalen Straßen weniger beachtet worden, zu Unrecht. Es verhält sich so, daß 1830 km Nationalstraßen zu den bereits bestehenden rund 18 000 km Kantonsstraßen hinzukommen werden und daß daneben ein Netz von rund 38 000 km Gemeindestraßen vorhanden ist.

Im Jahre 1963 standen den *Kantonen* aus einem gesamten Treibstoffzollertrag von 524 Mio. Franken 359 Mio. Franken für Zwecke des Straßenbaues zur Verfügung. Dazu kamen Einnahmen der Kantone aus Motorfahrzeugsteuern und Gebühren, im Jahre 1962 netto 183 Mio. Franken. 1964 verfügten die Kantone aus beiden Quellen zusammen schätzungsweise über eine Summe in der Größenordnung von 650 Mio. Franken. Daraus haben sie die Kosten des kantonalen Straßennetzes, den Kantonsanteil an den Nationalstraßenbau (im Durchschnitt 14%) sowie Subventionen an die Straßenkosten ihrer Gemeinden zu entrichten. Obwohl die Situation von Kanton zu Kanton verschieden ist, entsprechen sich bei den Kantonen im Durchschnitt die motorfahrzeugbedingten Einnahmen sowie Straßenausgaben und den Gemeinden ausgerichtete Straßensubventionen ungefähr. Die Lage der Kantone dürfte sich aber verschlechtern, wenn der Unterhalt der fertiggestellten Nationalstraßen hinzutritt

und wenn nach dem Nationalstraßenbau für die Kantonsstraßen vermehrte Aufwendungen erfolgen.

Im langjährigen Durchschnitt entsprechen die *kommunalen Straßenaufwendungen* fast jenen der Kantone. Die Gemeinden haben aber diese Aufwendungen ganz überwiegend aus allgemeinen Steuermitteln aufzubringen; in Abzug kommen einzig die von den Kantonen empfangenen Subventionen. Es ergibt sich also das bekannte Bild, daß die Bilanz des Bundes gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr stark positiv abschließt, indem 40% der Treibstoffzölle wie auch die Zölle auf Motorfahrzeugen und Ersatzteilen in die Bundeskasse fließen, daß die Bilanz der Kantone gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr zurzeit ungefähr ausgeglichen ist, daß aber die entsprechende Bilanz der Gemeinden absolut negativ ausfällt. Nur eine laufend geführte und für eine bestimmte Vergangenheit rekonstruierte *Straßenrechnung* vermag deshalb anzugeben, ob der Motorfahrzeugverkehr im Verhältnis zur *gesamten öffentlichen Hand* — und nur diese Frage ist volkswirtschaftlich von Belang — selbsterhaltend ist oder nicht.

Es ist von Interesse, die Proportionen für Straßenaufwendungen gemessen an den übrigen Aufwendungen der öffentlichen Hand zu betrachten. Beim Bund handelt es sich um einen Anteil von rund 15%, bei den Kantonen um einen solchen von rund 12% und bei den Gemeinden um einen solchen von rund 17%. Insgesamt dürfte von Bund, Kantonen und Gemeinden für das Straßenwesen im Jahre 1964 (einschließlich Kosten des Landerwerbs) eine Summe von ungefähr 1,8 Mrd. Franken verausgabt worden sein.

#### *Die Straßenrechnung als volkswirtschaftliche Gesamtrechnung*

Wie bereits erwähnt, hat der Bund die *gesetzliche Pflicht*, eine *Straßenrechnung* zu führen. Soeben wurde hervorgehoben, daß einzig die Straßenrechnung die volkswirtschaftlich verbindliche Antwort darauf geben kann, ob der Motorfahrzeugverkehr im Verhältnis zur gesamten öffentlichen Hand, also zu Bund, Kantonen und Gemeinden, eigenwirtschaftlich ist oder nicht. In jeder Straßenrechnung müssen die beiden maßgeblichen Hauptfragen auseinandergehalten werden. Bei der ersten Hauptfrage ist zu beantworten, welcher Teil der jährlichen Straßenkosten vom Motorfahrzeugverkehr zu tragen ist, damit von Selbsterhaltung gesprochen werden kann. Die zweite, ebenso wichtige Hauptfrage geht dahin, nach welchen objektiven Kriterien das Straßenkosten-Soll des Motorfahrzeugverkehrs auf die einzelnen Motorfahrzeugkategorien und letzten Endes auf die einzelnen Motorfahrzeuge verteilt werden soll. Das Eidgenössische Statistische Amt, das für die Straßenrechnung in der Schweiz geschäftsführend ist, hat die erste Hauptfrage der Straßenrechnung praktisch abgeschlossen, noch nicht dagegen die zweite Hauptfrage; es erscheint zweckmäßig, die Straßenrechnung erst dann zu veröffentlichen, wenn über beide



Hauptfragen Auskunft gegeben werden kann. Gerade die zweite Hauptfrage ist für die Halter von Motorfahrzeugen wie auch für die Verkehrspolitik und ihre volkswirtschaftlich richtige Gestaltung von größter praktischer Bedeutung, wogegen von den Finanzen der öffentlichen Hand aus gesehen die erste Hauptfrage bedeutungsvoller ist; denn von diesem Standpunkt aus würde es wenig ausmachen, ob zum Beispiel die leichten Motorfahrzeuge überbelastet, die schweren Motorfahrzeuge dagegen unterbelastet sind, vorausgesetzt, daß im ganzen das Straßenkosten-Soll des Motorfahrzeugverkehrs hereinkommt.

Bereits wurde hervorgehoben, daß die Interessenten und Verbände des Motorfahrzeugverkehrs der Straßenrechnung ruhig entgegensehen können. Auch der Straßenschwerverkehr hat davon nichts zu befürchten. Der Motorfahrzeugverkehr ist seit langem der größte und vitalste Zweig der ganzen Verkehrswirtschaft. Er hat das unmittelbarste Interesse daran, die Führung einer Straßenrechnung und die Beachtung ihrer Ergebnisse zu fordern; denn diese Rechnung wird in den entwickelten Ländern der westlichen Welt erweisen, daß der Motorfahrzeugverkehr die volle Eigenwirtschaftlichkeit bereits erzielt hat oder unmittelbar vor diesem Ziel steht. Der Motorfahrzeugverkehr kann so zum leuchtenden Vorbild für andere Verkehrsträger werden. Und die Motorfahrzeugverbände sollten mit allem Nachdruck darauf pochen, daß, was für sie recht, für die anderen Verkehrsträger billig ist. Dergestalt würden die Motorfahrzeugverbände dazu beitragen, defizitäre Verkehrswege zu sanieren, in bestimmten Fällen Verkehrsmittel mit allzu tiefen Selbsterhaltungsgraden auszumerzen und künstlich tief gehaltene Transportpreise, die zu den realen Kosten in einem grotesken Verhältnis stehen, zum Verschwinden zu bringen.

#### *Direkte Entgeltlichkeit bei besonderen Bauwerken des Straßenverkehrs*

Art. 37<sup>2</sup> BV lautet: «Für den Verkehr auf Straßen, die im Rahmen ihrer Zweckbestimmung der Öffentlichkeit zugänglich sind, dürfen keine Gebühren erhoben werden. Die Bundesversammlung kann in besonderen Fällen Ausnahmen bewilligen.» Bei dieser verfassungsmäßig zulässigen, ausnahmsweisen Gebührenpflichtigkeit wurde sozusagen ausschließlich an den Fall der Alpenstraßentunnels gedacht. In seiner Botschaft vom 22. Dezember 1964 zum Gotthard-Straßentunnel erwähnt der Bundesrat die hauptsächlichsten Gründe zugunsten einer Gebührenerhebung. Es muß dabei auch beachtet werden, daß der seit Frühjahr 1964 in Betrieb stehende Straßentunnel am Großen St. Bernhard gebührenpflichtig ist und daß dasselbe auch für den dieses Jahr in Betrieb genommenen Mont-Blanc-Tunnel gelten wird. Würden die Straßentunnel des Nationalstraßennetzes (Gotthard, Bernhardin, Rawil) gebührenfrei gehalten, so würden die Kantone Wallis und Waadt zweifellos vom Bund verlangen, er

habe nachträglich soviel an den Großen St. Bernhard beizutragen, daß auch dort Gebührenfreiheit eingeräumt werden könne.

Für kostendeckende Gebühren bei den Alpenstraßentunneln spricht zunächst einmal die Notwendigkeit, die ohnehin stark überbelastete Nationalstraßenrechnung zu schonen. Die Gebührenerhebung erlaubt für die Alpenstraßentunnel eine Sonderfinanzierung außerhalb der allgemeinen Nationalstraßenrechnung und damit auch eine raschere Verwirklichung.

Dieser Gesichtspunkt ist besonders bedeutsam für den Straßentunnel Göschenen–Airolo; was den Bernhardin-Straßentunnel anbelangt, so wird er 1967 vollendet sein, und der Rawil-Tunnel wird erst später verwirklicht. Der Bundesrat hat sich erst nach einigem Zögern zugunsten dieses längsten Alpenstraßentunnels Göschenen–Airolo ausgesprochen; denn bei einem Konzept mit zwei Tunneln am Gotthard (Basistunnel für die Eisenbahn und «rollende Straße» für den Straßenverkehr im heutigen Bahntunnel) hätten sich gewichtige Vorteile ergeben: die «rollende Straße» hätte eine größere Leistungsfähigkeit aufgewiesen als der reine Straßentunnel, sie wäre verkehrssicherer gewesen und sowohl bezüglich der Investitionskosten als auch der Betriebskosten hätten sich große Einsparungen erzielen lassen. Diese Vorteile waren abzuwägen gegen die längere Zeit (ein knappes Jahrzehnt mehr), bis Basistunnel und «rollende Straße» verfügbar gewesen wären. Der Kanton Tessin drängte mit größtem Einsatz auf den reinen Straßentunnel. Für mich war es erstaunlich, daß die grundsätzlich bessere und so viel sparsamere Lösung eines Konzeptes mit zwei Tunneln am Gotthard weder im Parlament noch in den Parteien, noch in den führenden Wirtschaftskreisen einen Widerhall zu finden schien.

Gerade bei dem nunmehr beschlossenen Gotthard-Straßentunnel wird der Ausländeranteil sehr hoch sein; zeitweise vier Fünftel und im Durchschnitt mindestens zwei Drittel der durchfahrenden Fahrzeuge werden ausländische Fahrzeuge sein. Unser Treibstoffpreis gehört zu den tiefsten in Europa<sup>4</sup>. Der Beitrag, den die Ausländer in der Form der fiskalischen Belastung des Treibstoffes an unsere Straßenkosten leisten, ist damit bescheiden. Es besteht kein Anlaß, ihnen auch noch so kostspielige Werke wie Straßentunnel in den Alpen gratis zur Verfügung zu stellen.

Die Eröffnung einer verkürzten, wintersicheren Nord-Süd-Nationalstraße führt sicherlich dazu, daß vermehrt Schwerverkehr angezogen wird. Abgesehen davon, daß die Schweiz kein Interesse daran haben kann, daß den Bundesbahnen einträglicher Transitverkehr abgenommen wird, brächte ein allzu starkes Überhandnehmen des Schwerverkehrs sehr unerwünschte Auswirkungen auch für den Reiseverkehr auf der Straße mit sich. An Steigungen sinkt die Geschwindigkeit besonders bei vollbeladenen Lastwagenzügen empfindlich ab. Die Forderung nach Kriechspuren auf der Gotthardstrecke, die bereits erhoben worden ist, zeigt eindrucklich, welche Entwicklung drohen könnte. Die Gebührenerhebung gestattet es, eine in ihrem Ausmaß nicht übersehbare

und auch gar nicht beabsichtigte Begünstigung des Schwerverkehrs etwas einzudämmen. Verkehrspolitisch sei indessen betont, daß es nicht darum ginge, den Schwerverkehr mit prohibitiven Gebühren zu bedenken; es geht um kostendeckende Gebühren auch für den Schwerverkehr und um nichts anderes.

Während der Regierungsrat des Kantons Uri gegen die Gebührenerhebungen am Gotthard-Straßentunnel keine Einwendungen zu erheben scheint, tritt insbesondere der Staatsrat des Kantons Tessin vehement für Gebührenfreiheit ein. Werden die volkswirtschaftlichen, die finanzwirtschaftlichen und die verkehrspolitischen Gesichtspunkte richtig abgewogen, so spricht allerdings kaum etwas für die Gebührenfreiheit. Reduzierte Gebühren für «Einheimische» (das heißt für Fahrzeuge, die in den Kantonen Tessin und Uri immatrikuliert sind) wären immerhin möglich und prüfenswert.

Von juristischer Seite wird nun freilich darauf aufmerksam gemacht, daß Art. 37<sup>2</sup> BV fraglos die Abdeckung der den Kantonen erwachsenden Kosten durch Gebühren gestattete, daß es jedoch fraglich sei, ob sich dasselbe auch auf den Kostenanteil des Bundes beziehe. Hier muß daran erinnert werden, daß der Anteil des Bundes beziehungsweise des Nationalstraßenfonds beim Straßentunnel am Gotthard 95 % der Bauaufwendungen erreichen dürfte. Somit würde eine Gebührenerhebung, welche die Bundesaufwendungen nicht einbezieht, sondern praktisch nur die Betriebs- und Unterhaltskosten der Kantone, für das einzelne Motorfahrzeug zu Beträgen in der Größenordnung von 2 Franken pro Durchfahrt führen. Eine Gebührenerhebung auf dieser Grundlage würde verkehrspolitisch wie auch von der Gesamtkostendeckung her ihren Sinn verlieren und ergäbe zudem ein Mißverhältnis zu den bloßen Erhebungskosten. Man kann sehr entschieden die Meinung vertreten, daß es niemals der Wille des Gesetzgebers war, eine fast grotesk geringfügige Teilkostendeckung bei Alpenstraßentunneln zu verwirklichen. Grotesk wäre es auch, wenn man nachträglich feststellen müßte, Art. 37<sup>2</sup> BV taue für den angestrebten Zweck voller oder doch ausreichender Kostendeckung von Alpenstraßentunneln durch Gebühren nicht, und es sei deshalb ein neuer Verfassungsartikel erforderlich. Man käme dann kaum darum herum, den beteiligten Juristen den Vorwurf zu machen, sie hätten ihre Bedenken gegen den jetzigen Art. 37<sup>2</sup> BV machen müssen, als der Artikel zur Diskussion stand; denn von etwas anderem als von im Prinzip kostendeckenden Gebühren war schon seinerzeit in der Eidgenössischen Straßenplanungskommission nie die Rede.

### *Künftige Probleme der Straßenfinanzierung*

#### *Die Verfassungsinitiative des TCS*

Der Touring-Club der Schweiz hatte bekanntlich beschlossen, eine *Verfassungsinitiative* mit dem Ziel zu lancieren, den *Straßenanteil am Treibstoffzoll von 60%*

auf 80% zu erhöhen und den Mehrertrag ausschließlich den Nationalstraßen zuzuhalten. Ende April 1965 faßte der TCS indessen den Beschluß, diese Verfassungsinitiative vorläufig zurückzustellen. Was ist grundsätzlich zum Gedanken der Erhöhung des Straßenanteils am Treibstoffzoll zu sagen? Prima facie scheint ein solches Bestreben verständlich. Wie in anderem Zusammenhang erwähnt, ist es zutreffend, daß die Bilanz des Bundes im Verhältnis zum Motorfahrzeugverkehr sehr positiv ist, im Gegensatz zu jener der Kantone und vor allem der Gemeinden. Es ist auch richtig, daß der heutige «Verteiler» eine Vorgeschichte hat, die vom Benzin Zollviertel und -fünftel über die Benzin Zollhälfte zu den heutigen drei Fünfteln gelangte; daraus schließen viele, daß der Bund auf die Dauer auch beim heutigen Straßenanteil am Treibstoffzoll von 60% nicht stehen bleiben könne. Dennoch ist gerade bei dieser Frage größte Vorsicht geboten. Zum einen ist klar, daß der Bund nicht wesentliche Bestandteile seiner Einnahmen abgeben kann, ohne durch neue Einnahmen die Lücken zu schließen. Zum anderen wurde ebenfalls bereits hervorgehoben, daß nicht nur die Nationalstraßen, sondern das Straßenwesen überhaupt den Bund, die Kantone und die Gemeinden auf unabsehbare Zeit hinaus finanziell stark engagieren werden. Das künftige Engagement des Bundes kann leicht so groß werden, daß man dereinst vielleicht noch sehr froh sein wird, sich die Finanzierungsmöglichkeit dieses Engagements bewahrt zu haben. Dies soll am Beispiel der noch völlig offenen Finanzierung der Gesamtverkehrspläne unserer großen Agglomerationen unter einer folgenden Rubrik dargelegt werden.

#### *Zur Frage der Begünstigung des Dieselöls im Zollltarif*

Der Bundesrat hat kürzlich angekündigt, er werde den eidgenössischen Räten eine Vorlage unterbreiten, durch welche das alte Postulat verwirklicht werden soll, die *Begünstigung des Dieselöls* im Zollltarif sei aufzuheben. Die heutige Belastung des Benzins (Grundzoll samt Zuschlag) beläuft sich auf Fr. 40.60 je 100 kg, beim Dieselöl auf Fr. 28.65. In Prozenten der heutigen Belastung des Benzins beträgt also jene des Dieselöls nur rund 70%. Dabei ist das Dieselöl der Treibstoff des Schwerverkehrs, der als Lastwagen, Lastenzüge und Gesellschaftswagen die Straßen stärker strapaziert als der Leichtverkehr und der im Gegensatz zum Leichtverkehr vom Straßennetz einen ausschließlich kommerziellen Gebrauch macht. Es geht bei der Verwirklichung des erwähnten Postulates in keiner Weise darum, den Schwerverkehr einer zusätzlichen Belastung auszusetzen, vielmehr geht es um die Aufhebung einer durchaus obsolet gewordenen Begünstigung. Eine Zurückdrängung des Dieselmotors, die unerwünscht wäre, ist von der Beseitigung dieser Begünstigung nicht zu erwarten. Es läßt sich dies durch betriebswirtschaftliche Berechnungen einwandfrei belegen. Hier sei lediglich noch erwähnt, daß ein Dieselmotor etwa 1,4- bis 1,7-mal mehr Energie aus einem Kilogramm Treibstoff «herausholt» als ein Ver-

gasmotor, und außerdem erhält man für 1 Franken, verglichen mit Normalbenzin, gewichtsmäßig 126% an Dieseltreibstoff. Der *Mehrertrag* aus der Beseitigung der heutigen Zollbegünstigung des Dieselöls kann auf rund 40 Mio. Franken beziffert werden, ein Betrag, der sowohl der Nationalstraßenfinanzierung als auch der übrigen Straßenfinanzierung zugute kommen könnte. Da der Dieselmotor durch die Maßnahme in keiner Weise zurückgedrängt werden wird, spielt weder das militärische Argument noch jenes des Schutzes der einheimischen Nutzfahrzeugindustrie eine Rolle. Zusammengefaßt ist mithin die heutige Bevorzugung des Dieselöls im Zolltarif sowohl vom technischen als auch vom verkehrswirtschaftlichen Standpunkt aus unbegründet; sie muß beseitigt werden.

#### *Öffentliche Hand und Motorfahrzeugverkehr vor der Straßenrechnung*

Gesetzt der Fall, die *Straßenrechnung* erweise, daß der Motorfahrzeugverkehr voll eigenwirtschaftlich ist. Daraus können Schlüsse sowohl hinsichtlich der öffentlichen Hand als auch hinsichtlich des Motorfahrzeugverkehrs selbst gezogen werden.

1. Hinsichtlich der *öffentlichen Hand* (Bund, Kantone und Gemeinden) würde wahrscheinlich die Meinung vertreten, daß keine Gebietskörperschaft im Verhältnis zum Motorfahrzeugverkehr große Gewinne, aber auch keine großen Fehlbeträge erzielen sollte. Das heißt praktisch, daß grundsätzlich das gemäß Straßenrechnung sich ergebende Straßenkosten-Soll des Motorfahrzeugverkehrs an den tatsächlichen Kostenträger — und das sind ganz überwiegend die Kantone und die Gemeinden — erstattet werden müßte. Vor allem die Gemeindefinanzen könnten auf diese Weise in starkem Ausmaß entlastet werden. Für viele finanzschwache Gemeinden mit hohem Steuerfuß, im besonderen auch für viele Berggemeinden, wäre das ein Segen. Der sicher einmal auftauchende Gedanke, auf Grund der Straßenrechnung den Kantonen und Gemeinden die von ihnen getragenen anteiligen Straßenkosten des Motorfahrzeugverkehrs von Bundes wegen zu vergüten, ließe sich finanzpolitisch freilich nur durchführen, wenn dadurch kein allzu großes Loch im Bundeshaushalt entstünde. Dies könnte beispielsweise so vermieden werden, daß dann statt der Kantone der Bund die Motorfahrzeuge besteuerte. Die Uneinheitlichkeit der Besteuerung der Motorfahrzeuge von Kanton zu Kanton gibt es im Ausland kaum; dort sind die Motorfahrzeugsteuern fast überall vereinheitlicht. Es ist aber nicht zu verkennen, daß auch für den heutigen Zustand gute Gründe angeführt werden können: neben solchen des Föderalismus auch die Erwägung, daß der Motorfahrzeugverkehr strukturell kleinräumig ist, so daß die meisten Verkehrsleistungen auf Kantonsgebiet zurückgelegt werden.

2. Hinsichtlich des *Motorfahrzeugverkehrs* ist zu bemerken, daß volle Selbsterhaltung immerhin noch nicht Fiskalbelastung bedeutet; der Motorfahrzeug-

verkehr würde seine Kosten vollumfänglich decken — ein anerkennenswertes und nachahmungswürdiges Resultat angesichts der Situation in der übrigen Verkehrswirtschaft —, fiskalisch belastet aber wäre er nicht. Dies mag für einige Automobilverbände ernüchternd sein, die seit Jahrzehnten von fiskalischer Belastung, ja Überlastung des Motorfahrzeugverkehrs sprechen. Vielleicht zeigt aber die Straßenrechnung eine gewisse echte fiskalische Belastung des Motorfahrzeugverkehrs auf, das heißt eine gewisse Belastung über die Kostendeckung hinaus. Vorausgesetzt, daß diese Fiskalbelastung bescheiden ist und einen finanziell leistungsfähigen Verkehrsträger trifft, ist dagegen unter einem grundsätzlichen Aspekt wenig einzuwenden. Auf eine nähere Begründung kann hier aus Raumgründen nicht eingetreten werden, sondern es ist auf die Fachliteratur zu verweisen<sup>5</sup>. Sollte aber die Straßenrechnung etwa beim Schwerverkehr noch nicht die volle Kostendeckung anzeigen, so stellt sich die Frage, wie das Manko behoben werden kann. Der Weg über den Treibstoffzoll erscheint dafür als ein zu grobes Instrument. Besser wäre der Weg über die Motorfahrzeugsteuern, die jedoch für den Schwerverkehr noch uneinheitlicher gestaltet sind als für die Leichtfahrzeuge. Bei den Lastwagen gibt es Steuerunterschiede bis zum vierfachen, in den meisten Kantonen sind die Anhänger besteuert wie Lastwagen entsprechender Nutzlast, in einzelnen Kantonen sind jedoch die Anhänger sogar steuerfrei. Würde, gestützt auf ein hier supponiertes Resultat der Straßenrechnung, den Kantonen nahegelegt, die Steuersätze des Schwerverkehrs zu vereinheitlichen, so dürfte dies wenig fruchten. Deshalb ist seinerzeit die Anregung gemacht worden, die Steuern der schweren Nutzfahrzeuge von Bundes wegen zu vereinheitlichen, den Steuerertrag jedoch den Kantonen zu überlassen. Die entsprechende verfassungsmäßige Grundlage wäre am besten zusammen mit den Nationalstraßenartikeln der Bundesverfassung geschaffen worden; eine solche zusätzliche Bestimmung hätte zweifellos die mit erdrückendem Volks- und Ständemehr angenommenen Nationalstraßenartikel der Bundesverfassung nicht gefährdet. Hier ist meines Erachtens eine verkehrspolitische Chance verpaßt worden.

#### *Die städtischen Verkehrsprobleme*

Ein letztes hier zu skizzierendes Problem ist die *innerstädtische Verkehrsnot*. Unsere Städte drohen im ständig zunehmenden Verkehr zu ersticken. In den Verkehrsspitzenzeiten rollt der individuelle Straßenverkehr noch im Schrittempo, und nicht besser steht es bei den öffentlichen Verkehrsmitteln Tram, Autobus und Trolleybus. Die ohnehin überlasteten Stadtstraßen werden durch den ruhenden Verkehr in ihrer Schluckfähigkeit noch stark eingengt, und dennoch vermögen die endlosen Kolonnen ruhenden Verkehrs die Parknot nicht zu beheben. Wertvolle Zeit unzähliger Mitbürger wird durch die Ver-

kehrsnote in unseren Städten tagtäglich verschwendet, und tagtäglich werden die Nerven unzähliger Mitbürger dadurch strapaziert; enorm ist auch der dadurch hervorgerufene Materialverschleiß.

Zur Sanierung der Verhältnisse arbeiten die Städte *Gesamtverkehrspläne* aus. Die Riesensummen für die Verwirklichung der Gesamtverkehrspläne unserer großen und mittelgroßen Städte übersteigen indessen die finanzielle Kraft der betreffenden Gemeinwesen. Diese Aussage gilt auch unter Berücksichtigung des Umstandes, daß der Bund die Expreßstraßen als Verbindungsstücke zum Nationalstraßennetz weitgehend subventioniert.

Die Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche dem künftig immer wichtiger werdenden Problem der Finanzierung der Gesamtverkehrspläne unserer Städte eine besondere Untersuchung widmen soll. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß die Finanzierungs- und Ordnungsprobleme im Zusammenhang mit der Verkehrsnot unserer großen Agglomerationen eines Tages auch den eidgenössischen Gesetzgeber beschäftigen. In den USA, in Großbritannien, in der deutschen Bundesrepublik hat sich gezeigt, daß dieselben Probleme dort nicht ohne den Einsatz von Mitteln des Zentralstaates gelöst werden können. Noch ist es zu früh, um zu beurteilen, ob es sich bei uns gleich verhält. Indessen scheint mir hier ein Grund mehr vorzuliegen, um die Reserve, die der Bund durch seinen 40%igen Treibstoffzollanteil besitzt, nicht vorzeitig anzugreifen.

\* \* \*

Die Finanzierungsprobleme unserer Straßen sind ein großes und anregendes, aber schwieriges Fachgebiet. Es geht hier, wie gezeigt, um Fragen der Nationalstraßen, der Alpenstraßentunnels des Nationalstraßennetzes, des viel ausgedehnteren übrigen Straßennetzes der Kantone und der Gemeinden, der Gesamtverkehrspläne unserer Städte; es geht um volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, wie sie am Beispiel der Straßenrechnung erläutert wurden und wie sie auch für die Verkehrssanierungen in unseren Städten angestellt werden müssen, es geht um viele finanzwirtschaftliche Einzelfragen, aber auch um eminent politische Dinge, um die föderative Stellung der Kantone und um die zweckmäßige Rolle des Bundes in allen diesen Zusammenhängen. Je größer und schwieriger die Aufgaben, desto ausgeprägter muß auch der Wille zu allseitig ausgewogenen Lösungen sein. Wenn es gelungen ist, in diese vielschichtigen Probleme hineinzuleuchten, den Sachverhalt bei den verschiedenen sich *gegenwärtig* stellenden Fragen zu schildern, vor allem aber auch jene Punkte aufzuzeigen, die *pro futuro* eine wichtige Rolle spielen werden, ist der Zweck dieses Aufsatzes erfüllt.

<sup>1</sup>Die Zahlen dieser beiden Absätze sind dem Aufsatz «Schweizerische Verkehrspolitik heute und in Zukunft» von Bundesrat Dr. W. Spühler entnommen, veröffentlicht in Nr. 1/1963 des «Schweizerischen Archivs für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik». <sup>2</sup>Der Verfasser hat am Schluß seines Aufsatzes «Beziehungen zwischen den Theorien auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und den allgemeinen Wirtschaftstheorien», erschienen in Nr. 4/1964 des «Schweizerischen Archivs für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik», einmal mehr die *prinzipielle Mangelhaftigkeit* der Subventionspolitik im allgemeinen und in der Verkehrswirtschaft im besonderen hervorgehoben. Der an diesen für eine gesunde Verkehrswirtschaft in einer gesunden Volkswirtschaft entscheidenden Gedankengängen interessierte Leser sei darauf verwiesen. <sup>3</sup>Art. 18 des Bundesbeschlusses über die Verwendung des für den Straßenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag vom 23. Dezember 1959 lautet: «<sup>1</sup>Der Bundesrat wird eine Straßenrechnung führen lassen, in welcher die anrechenbaren Erträge der öffentlichen Hand aus dem Motorfahrzeugverkehr dessen anteiligen Straßenkosten gegenüberzustellen sind. <sup>2</sup>Die Kantone sind verpflichtet, dem Bundesrat die für die Führung dieser Rechnung erforderlichen Unterlagen auf Aufforderung hin zur Verfügung zu stellen.» <sup>4</sup>Nach den neuen Treibstoffzollzuschlägen wird das nicht mehr so ausgesprochen der Fall sein. Daher die erwähnte Ermächtigung des Bundesrates im Bundesbeschluß vom 19. März 1965, die Zollzuschläge befristet hinauszuschieben, wenn die Benzinpreise angrenzender Staaten dies erfordern. Ausländer tanken heute bevorzugt in der Schweiz, und dieser Vorteil soll möglichst bewahrt werden. <sup>5</sup>Vgl. etwa im Buch des Verfassers «Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme», Basel 1956, die Themen II/16 «Kann der Verkehr auch Steuerobjekt sein?» und I/18 «Subventioniertes oder selbsttragendes Verkehrswesen?».