

Abstimmung vom 6.7.1958

Der Grundstein für das Autobahnnetz wird gelegt

**Angenommen: Bundesbeschluss über das Volks-
begehren für die Verbesserung des Strassennetzes**

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): Der Grundstein für das Autobahnnetz wird gelegt. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 263–264.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

1922 hat der Bund zwar die Kompetenz erhalten, die Kantone zur Öffnung von Durchgangsstrassen zu zwingen (vgl. Vorlage 87). Ferner hat er die Oberaufsicht über Strassen, an denen er ein postalisches oder militärisches Interesse hat. Doch der Bau und Ausbau von Strassen bleibt vorderhand Kantonssache (vgl. auch das Nein zur Strassenverkehrsinitiative, Vorlage 109). In den 1950er-Jahren weckt jedoch die weiterhin zunehmende Motorisierung der Gesellschaft das Bedürfnis nach einer gesamtschweizerischen Konzeption des Strassennetzes.

Während sich ab 1954 eine Studienkommission des Departements des Innern mit der Strassenplanung auseinandersetzt, lancieren der Automobil Club und der Touring Club der Schweiz 1955 eine Initiative, die den Bund mit der Förderung des Ausbaus und Unterhalts der Strassen im Interesse der Eidgenossenschaft betrauen will. Der Grundtenor der Initiative lautet gleich wie die Schlussfolgerung der Planungskommission: Es sollen Autobahnen und autobahnähnliche Strasse von Ost nach West sowie von Nord nach Süd sowie Ergänzungsstrecken gebaut werden. Finanziert werden soll dieses Nationalstrassennetz mit Erträgen aus dem Treibstoffzoll.

Der Bundesrat ist zwar mit der Stossrichtung der Initiative weitgehend einverstanden, erachtet jedoch die Abgrenzung der Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen sowie die finanziellen Verpflichtungen des Bundes gegenüber den Kantonen als zu wenig klar geregelt. Deshalb arbeitet er, basierend auf den Arbeiten der Planungskommission, einen Gegenvorschlag aus und empfiehlt die Initiative zur Ablehnung. Das Parlament bringt an diesem Gegenentwurf nur geringfügige Änderungen an. Nachdem die Behörden ihre Anliegen weitgehend aufgenommen haben, ziehen die Strassenverkehrsverbände ihre Initiative zurück.

GEGENSTAND

Volk und Stände stimmen somit darüber ab, ob der Bund in der Verfassung mit der Festlegung und Errichtung des Nationalstrassennetzes beauftragt werden soll (Art. 36bis, Art. 36ter sowie Art. 37). Der Bau der Strassen obliegt den Kantonen, die Oberaufsicht dem Bund. In die Erstellungskosten teilen sich der Bund und die Kantone gemäss ihrem Interesse, ihrer Finanzkraft und ihrer Belastung durch die Nationalstrassen. Zur Finanzierung des Bundesanteils an den Nationalstrassen und weiterer Strassenkosten verwendet der Bund drei Fünftel des Treibstoffzollertrags (vgl. auch Vorlage 185). Reicht dies nicht aus, entscheidet die Bundesversammlung über die Zusatzfinanzierung. Schliesslich wird der Bund mit einem Verbot für die Erhebung von Benutzungsgebühren belegt (Ausnahmen durch die Bundesversammlung bleiben vorbehalten).

ABSTIMMUNGSKAMPF

Der Nationalstrassenartikel wird von keiner namhaften Organisation bestritten. Sämtliche Parteien, der Gewerbeverband und der Bauernverband geben die Jap parole aus, ebenso die Strassenverkehrsverbände.

Die Verfechter des neuen Artikels bezeichnen die geplanten Hochleistungsstrassen aus zwei Gründen als volkswirtschaftlich vorteilhaft für die Schweiz: Zum einen erhöht ihnen zufolge ein leistungsfähiges Strassennetz die Produktivität, zum anderen sichere es die zentrale Lage der Schweiz als Verkehrs- und damit als Tourismusdrehscheibe. Sie schreiben den Autobahnen weitere segensreiche Wirkungen zu, so die Entlastung der Ortschaften von Lärm, Erschütterungen und Abgasen und eine bedeutende Minderung der Unfallgefahr.

ERGEBNIS

Bei einer Stimmbeteiligung von 42,4% wird der Nationalstrassenartikel mit einer grossen Mehrheit von 85,0% der Stimmen angenommen. Alle Stände mit Ausnahme von Schwyz (49,2% Ja) votieren mehrheitlich für die Vorlage. In der Ost- und Zentralschweiz ist die Zustimmung etwas tiefer als in der Westschweiz, doch liegt sie neben Schwyz nur noch in Zug (60,7% Ja) unter 70%.

QUELLEN

BBI 1957 II 817; BBI 1958 I 649. NZZ vom 2.6.1958; TA vom 24.6., 25.6. und 3.7.1958. Meynaud 1969: 242–249.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.