

Abstimmung vom 25.2.1951

Freie Fahrt für den Wettbewerb der Strassentransporteure

Abgelehnt: Bundesbeschluss über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen (Autotransportordnung)

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): Freie Fahrt für den Wettbewerb der Strassentransporteure. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 226–227.

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

VORGESCHICHTE

Die sich verschärfende Konkurrenz im Transportverkehr führt in den krisenhaften 1930er-Jahren zum Versuch einer Regulierung, doch der Kompromiss einer Verkehrsteilung von Bahn und Schiene scheitert 1935 in der Volksabstimmung (vgl. Vorlage 120). Auf dem Wege eines dringlichen Bundesbeschlusses erarbeiten die Bundesbehörden in der Folge eine befristete Autotransportordnung (ATO), setzen diese 1940 in Kraft und verlängern sie 1945 um weitere fünf Jahre. Nachdem 1946 eine Gütertransportordnung in der Volksabstimmung gescheitert ist (vgl. Vorlage 140), bleibt die ATO das einzige staatliche Regulativ für den gewerbmässigen Transport von Personen und Sachen auf der Strasse. Dieser darf demnach von den staatlichen Behörden nur bewilligt werden, wenn dafür ein Bedürfnis besteht und der Transporteur für Sicherheit und Leistungsfähigkeit Gewähr bieten kann.

Obwohl der Bundesrat eine insgesamt positive Bilanz der ATO zieht, hält er Ende 1950 die Zeit noch nicht reif für eine definitive Regelung, sondern will die ATO um drei Jahre verlängern, um weitere Erfahrungen sammeln zu können. Das Parlament stimmt dieser Verlängerung bis Ende 1953 zu. Doch im Umfeld von Migros und LdU wird erfolgreich das Referendum gegen den Bundesbeschluss über die ATO ergriffen.

GEGENSTAND

Zehn Jahre nach Inkrafttreten der Autotransportordnung stimmt somit das Volk erstmals über die Bewilligungspflicht für gewerbliche Personen- und Gütertransporte auf der Strasse ab. Ferner ermöglicht die ATO die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen und Transporttarifen und schützt die Transporteure durch ein (leicht gelockertes) Verbot des sogenannten gemischten Verkehrs: Unternehmer, die Fahrzeuge primär für eigene Transporte halten (Werkverkehr), dürfen diese nur in begründeten Ausnahmen gewerblich für Fremdtransporte einsetzen. Das bisher einzig beim Bund angesiedelte Bewilligungsverfahren wird teilweise regionalisiert und transparenter gestaltet. Die Festlegung der Tarifordnung überlässt der Bund neu weitgehend den Transportverbänden.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Alle Wirtschaftsdachverbände inklusive des Gewerkschaftsbunds geben zur ATO die Japarle aus. Das Gleiche gilt auch für die vier Bundesratsparteien, die EVP, die Demokraten sowie das Autotransportgewerbe und den Automobil Club der Schweiz. Der LdU tritt in der Deutschschweiz praktisch allein gegen die ATO an. In der Westschweiz wirbt hingegen ein überparteiliches Neinkomitee stark gegen die ATO, obwohl die meisten kantonalen Parteien auch dort der Vorlage zustimmen (TA vom 22.2.1951).

Die Gegner kritisieren die Behörden scharf für ihr Vorgehen. Nach der Ablehnung des Verkehrsteilungsgesetzes von 1935 hätten sie – ohne Verfassungsgrundlage – dieses einfach unter dem Titel der ATO auf dem Dringlichkeitsweg beschlossen. Sie bezeichnen die ATO als ungebührliche Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit und als «Zunftge-

setz»: Wer bereits eine Konzession besitze, werde durch die Bedürfnisklausel begünstigt, tüchtige Jungunternehmer würden so vom Markt ferngehalten. Eine derart polizeiliche, kartellistische Ordnung sei freiheitsfeindlich und entspreche nicht dem Empfinden des Schweizer Volkes. Arbeitnehmern versucht der LdU das Nein mit dem Argument schmackhaft zu machen, ein Gesamtarbeitsvertrag sei für die Transportbranche auch ohne ATO zu haben (TA vom 22.2.1951).

Die Befürworter präsentieren die Regulierung des Strassentransportwesens als zentralen Baustein einer Verkehrsordnung, die auch der Schiene ihre Existenzberechtigung verschafft. Die mit der ATO verbundene «minimale Berufsordnung» unter den Betrieben verschaffe den Arbeitnehmern gute Bedingungen. Ohne ATO sind ihnen zufolge nicht nur ein ruinöser Wettbewerb und Sozialdumping zu befürchten, sondern auch ein Mangel an armeetauglichen Lastwagen und eine tiefere Sicherheit im Strassenverkehr. Die ATO wolle «den Kampf um den Erfolg aus dem Bereich des sozialen Dumpings in die Ebene der sachlichen Leistung verlegen» (TA vom 21.2.1951). Aufgrund des tiefen Durchschnittsalters der Transporteure sehen die Befürworter die Behauptung widerlegt, dass die ATO den Aufstieg der Jungenbremse. Das Postregal (Art. 36 der Bundesverfassung) bezeichnen sie entgegen den Vorwürfen der Gegner als ausreichende Verfassungsgrundlage für die ATO.

ERGEBNIS

Bei einer Beteiligung von 52,4% wird die ATO mit einem Jastimmenanteil von 44,3% verworfen. Nur Basel, Graubünden, das Tessin, die Waadt, Neuenburg und Genf stimmen der Autotransportordnung zu, während in allen anderen Kantonen ablehnende Mehrheiten resultieren. In Obwalden (20,6% Ja) und Schwyz (27,2% Ja) ist die Zustimmung am tiefsten.

QUELLEN

BBI 1949 II 212; BBI 1950 II 292. TA vom 15.2., 21.2. und 22.2.1951. Meynaud 1969: 106–110; Meynaud/Korff 1967: 233–234; Neidhart 1970: 281.

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