

Abstimmung vom 5.5.1935

Das Verhältnis von Strasse und Schiene bleibt unreguliert

**Abgelehnt: Bundesgesetz über die Regelung der
Beförderung von Gütern und Tieren mit Motor-
fahrzeugen auf öffentlichen Strassen
(Verkehrsteilungsgesetz)**

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): Das Verhältnis von Strasse und Schiene bleibt unreguliert. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 177–178.

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

VORGESCHICHTE

Die grossen finanziellen Hoffnungen bezüglich der Bundesbahnen, welche die Verfechter der Eisenbahnverstaatlichung im ausgehenden 19. Jahrhundert wecken (vgl. Vorlagen 39, 48 und 53), erfüllen sich nicht. Zunächst sind die Bedingungen des Eisenbahnrückkaufs durch den Staat weniger günstig als erwartet. Dann werden den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Ersten Weltkrieg ohne Entschädigung Zusatzaufgaben für die militärische und wirtschaftliche Landesverteidigung aufgebürdet. Die Wirtschaftskrise bringt den Bundesbahnen ab Anfang der 1930er-Jahre massive Ertragseinbrüche. Die Elektrifizierung der Bahn verlangt zusätzlich hohe Investitionen. Und schliesslich beraubt der aufkommende Autoverkehr die Bahn zusehends ihres faktischen Transportmonopols.

Wegen der zunehmenden Konkurrenz durch die Strasse setzen sich die Vertreter der Eisenbahninteressen schon seit den 1920er-Jahren dafür ein, den gewerblichen Gütertransport auf der Strasse einer Konzessionspflicht zu unterstellen. Zu Beginn der 1930er-Jahre, nach dem auch für die Autotransporteure schmerzhaften Ausbruch der Wirtschaftskrise und nach ersten Erfolg versprechenden Versuchen eines kombinierten Verkehrsangebots von Bahn und Schiene durch die SBB (sogenannte Asto – Auto-Stückgut-Transport-Organisation) zeigen auch die Transporteure und der Schweizerische Handels- und Industrieverein Interesse an einer Koordination im Gütertransport. Auf konferenziellem Weg arbeiten die Vertreter von Strasse und Schiene eine Übereinkunft sowie einen entsprechenden Gesetzesvorentwurf aus. Dieser wird vom Bundesrat praktisch unverändert dem Parlament zugeleitet, das ihn ohne grossen Widerstand verabschiedet. Das Gesetz überlässt den Fernverkehr der Bahn, überantwortet den Nahverkehr der Strasse und sieht vor, dass die Transporteure beider Verkehrsträger gemeinsam auf genossenschaftlichem Weg einen umfassenden Haus-zu-Haus-Transportdienst aufbauen.

Eher überraschend bildet sich in der Westschweiz ein Referendumskomitee gegen das Gesetz und sammelt innerhalb der gesetzlichen Frist rund 100 000 Unterschriften.

GEGENSTAND

Das Verkehrsteilungsgesetz schreibt vor, dass Konzessionen für den gewerblichen Güterverkehr auf Strecken von 10 bis 30 Kilometern dem Lastwagentransport, auf längeren Strecken (mit Ausnahmen) dem Bahntransport vorbehalten sind. Der Werkverkehr – also Transporte von eigenen Gütern mit eigenen Wagen und Material – sowie Transporte bis zu 10 Kilometern bedürfen keiner Konzession. Auf genossenschaftlicher Basis sollen die Konzessionäre einen umfassenden, koordinierten Haus-zu-Haus-Lieferdienst aufbauen.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Zwar stehen die Dachverbände der Wirtschaft sowie die direktinteressierten Kreise der Automobilindustrie, der Privat- und Bundesbahnen hinter dem Gesetz, doch von den grossen Parteien unterstützt es nur

noch die FDP. Die Katholisch-Konservativen, die Berner Bauern-, Gewerbe und Bürgerpartei wie auch die SP lehnen die Vorlage ab. Die NZZ vom 28.4.1935 sieht folgerichtig eine unheilige gegnerische Allianz der Gegner am Werk: «Politisch marschieren extrem konservative Leute, Fronten und Bünde, die Sozialdemokraten und die Kommunisten in der gleichen Richtung.»

Die Befürworter bezeichnen das Gesetz als ein Verständigungswerk, das die ruinöse und volkswirtschaftlich schädliche «Anarchie» (so Bundesrat Marcel Pilet-Golaz im TA vom 4.5.1935) beende und insbesondere für die Landwirtschaft und das Gewerbe auf dem Land, aber auch für den Handel deutlich verbesserte Verkehrsdienstleistungen ermögliche. Ein besonderes Interesse bestehe an der Erhaltung der Bundesbahnen als Teil des nationalen Vermögens, was möglich werde durch die Entlastung der Bahn von Aufgaben, für die sie nicht geeignet sei. Da die Zusammenarbeit weitgehend privatrechtlich geregelt werde, sei eine Aufblähung der Verwaltung nicht zu befürchten. Schliesslich garantiere die Nichtunterstellung des Werkverkehrs eine gesunde Konkurrenz, was überhöhte Preise verhindere. Mit der neuen Ordnung versprechen die Befürworter sogar eine Verbilligung der Transporte.

Über die Motive der Gegner ist wenig bekannt. Die rechts stehende Gegnerschaft befürchtet laut NZZ (Ausgabe vom 28.4.1935), die neue Ordnung begünstige die Bahnen und ruiniere das Automobil. Die Sozialdemokratie hingegen behauptet, die Vorlage führe zum Ruin der Eisenbahn. Gegen das Gesetz wird auch grundsätzlich ordnungspolitisch argumentiert. Ein Gastautor im TA vom 3.5.1935 kritisiert die durch die Konzessionen entstehenden, angeblich preistreibenden Monopole und nimmt dabei insbesondere jenes der Bundesbahnen im Fernverkehr ins Visier.

ERGEBNIS

Nur 32,3% der Stimmbeteiligten unterstützen die Vorlage. Die kantonalen Jastimmenanteile variieren beträchtlich. Während in den einzigen Kantonen mit zustimmenden Mehrheiten, Tessin und Graubünden, fast zwei von drei Stimmenden mit Ja votieren, lehnen sämtliche westschweizerischen Kantone mit höchstens einem Viertel Jastimmen deutlich ab.

QUELLEN

BBI 1934 I 89; BBI 1934 III 347; BBI 1936 III 213–350; BBI 1943 I 793–849. NZZ vom 28.4. und 4.5.1935; TA vom 3.5. und 4.5.1935. Herold 1935. Kunz 1955; Neidhart 1970: 231; Schrafl 1935.

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