

Abstimmung vom 12.5.1929

Der Bund kann das Gros des Benzinzolls für sich behalten

**Abgelehnt: Volksinitiative «betreffend die Gesetz-
gebung über den Strassenverkehr»**

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 Bund kann das Gros des Benzinzolls für sich behalten. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 162–163.

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

VORGESCHICHTE

Noch während der Kontroverse um das Gesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr lanciert die opponierende Strassenverkehrsliga eine Volksinitiative für ein eidgenössisches Strassenverkehrsgesetz (vgl. Vorlage 104). Dieses soll neben den Automobilisten und Fahrradfahrern stärker auch die anderen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger und Fuhrwerke) in die Pflicht nehmen. Durch die Revision des erst 1922 in die Verfassung aufgenommenen Artikels über Automobile und Fahrräder (vgl. Vorlage 87) soll der Bund nicht nur den Bau, sondern auch den Unterhalt von Durchgangsstrassen übernehmen können. Schliesslich sieht die Initiative vor, die Benzinzolleinnahmen primär den Kantonen zu verteilen. Der Strassenverkehrsliga gehören nach deren eigenen Angaben 16 Strassenverkehrsverbände an, darunter auch der Schweizerische Radfahrer-Bund und der Arbeiter-Radfahrer-Bund. Der Touring Club der Schweiz unterstützt die Initiative wegen der Verteilung des Benzinzolls nicht, sondern verlangt einen Gegenvorschlag.

Der Bundesrat lehnt die im Herbst 1927 eingereichte Initiative wie auch einen Gegenvorschlag ab. Er beurteilt eine weitere Zentralisierung der Kompetenzen im Strassenverkehr weder als politisch mehrheitsfähig noch als inhaltlich richtig. Der Bund solle nur da für kompetent erklärt werden, wo kantonsübergreifende Probleme zu lösen seien. Der Fussgänger- und Fuhrwerksverkehr überschreite aber kaum Kantonsgrenzen. Die Beteiligung am Strassenunterhalt fördere eine unheilvolle Vermengung von Bundes- und Kantonskompetenzen. Die Verteilung der Zolleinnahmen an die Kantone hält er für eine überrissene finanzielle Schwächung des Bundes und bekämpft sie unter Verweis auf seine Pläne für ein sogenanntes Benzinzollviertel, das den Kantonen für den Strassenbau überlassen werden soll. Ausserdem prophezeit er Schwierigkeiten bei der Verteilung der Gelder zwischen Bund und Kantonen.

Auch beim Parlament findet die Initiative keine Gnade. Beide Kammern empfehlen sie ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung.

GEGENSTAND

Laut dem Initiativtext wird der bestehende Art. 37bis der Bundesverfassung ersetzt durch eine Bestimmung, die dem Bund die Gesetzgebungskompetenz über den gesamten Strassenverkehr einräumt und ihn befugt, den Bau und Unterhalt von Durchgangsstrassen zu übernehmen. Die Benzinzolleinnahmen sind an die Kantone zu verteilen, wobei der Bund einen angemessenen Teil für seine Beteiligung an Bau und Unterhalt von Durchgangsstrassen zurückbehalten kann.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Die politischen Kräfteverhältnisse sind einseitig, lehnen doch alle Parteien und fast die gesamte Presse die Initiative ab. Dass auch die ansonsten zentralismusfreundliche Linke die Initiative verwirft, führt Nussbaum (1989: 234) darauf zurück, dass «die Strassenverkehrsliga eine kapitalistische Konnotation» aufweist. In konservativen und bäuerlichen

Kreisen gibt diesem Autor zufolge die föderalistische Grundhaltung den Ausschlag für die Neinparole.

Die Gegner werfen der Initiative wie schon der Bundesrat einen schädlichen Zentralismus vor und kritisieren, die Initiative untergrabe die wichtigste Einnahmequelle des Bundes. Dies geschehe zu einer Zeit, da der Bund eigentlich Schulden abbauen müsste.

Die auf sich allein gestellte Strassenverkehrsliga argumentiert (in Beiträgen in der NZZ vom 8.5. und 10.5.1929) zum einen damit, ihre Initiative bringe gegenüber dem alten Verfassungsartikel eine Klärung der Bundeskompetenz. Vor allem aber strebe sie die Förderung der kantonalen Bautätigkeit an, die mit der Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs ansonsten nicht mitzuhalten vermöge. Sie zeichnet ein Bild von schlecht ausgebauten, schmalen und deshalb gefährlichen Verkehrswegen und von einem Strassennetz, bei dem wesentliche Abschnitte aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden müssen. Den Vorwurf, die Bundesfinanzen auszuhöhlen, versucht die Liga mit dem Argument zu entkräften, das schlecht ausgebaute Strassennetz verursache grosse volkswirtschaftliche Schäden. Den Föderalisten wirft sie sinngemäss vor, der Vorwurf des Zentralismus entspringe einer Überinterpretation des Initiativtexts.

ERGEBNIS

Die Initiative wird bei einem Jastimmenanteil von 37,2% verworfen. Die beiden Basel sowie Solothurn und Zürich stimmen mehrheitlich zu, alle anderen Kantone lehnen das Volksbegehren ab. Alle französischsprachigen Kantone, das Tessin und alle stark katholisch dominierten Kantone (ausser Zug) lehnen die Volksinitiative überdurchschnittlich deutlich ab.

QUELLEN

BBi 1927 II 201–217; BBi 1928 II 420; BBi 1928 II 1383. NZZ vom 8.5. und 10.5.1929. Nussbaum 1989: 223–237; Sigg 1978: 157–159.

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