

Abstimmung vom 15.5.1927

Erfolgreiche Allianz gegen Autohaftpflicht und Velo- nummer

**Abgelehnt: Bundesgesetz über den Automobil-
und Fahrradverkehr**

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): Erfolgreiche Allianz gegen Autohaftpflicht und Velonummer. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 156–157.

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

VORGESCHICHTE

Nachdem der Bund nach langem parlamentarischem Hin und Her die Kompetenz erhalten hat, Vorschriften über Autos und Fahrräder zu erlassen (vgl. Vorlage 87), macht sich das zuständige Justiz- und Polizeidepartement zügig an die Ausarbeitung eines entsprechenden Bundesgesetzes. Nach Vernehmlassung und Beratung durch eine Expertenkommission verabschiedet der Bundesrat das Gesetz zuhanden des Parlaments. Er stützt sich auf die drei bestehenden Konkordate der Kantone zum Strassenverkehr. Zentrale Bestandteile sind die Voraussetzungen für eine Fahrzeug- und eine Führerbewilligung, die jeweils für ein Kalenderjahr erteilt werden, Verkehrsvorschriften wie Tempolimiten, die Einführung einer Haftpflicht des Halters bei Unfällen und die obligatorische Haftpflichtversicherung der Motorfahrzeugführer (nicht aber der Radfahrer), Strafbestimmungen sowie die Abgrenzung der Kompetenzen von Bund und Kantonen. Demnach legt der Bund Maxima für die von den Kantonen erhobenen Gebühren, Abgaben und Steuern auf Motorfahrzeuge fest.

Neben einigen kleineren Änderungen am bundesrätlichen Vorschlag verschärft das Parlament insbesondere die Haftungsbestimmungen. Trotz des Widerstands von Radfahrerorganisationen hält es wie der Bundesrat daran fest, dass jedes Fahrrad mit einem kostenpflichtigen Kontrollschild gekennzeichnet sein muss.

Radfahrer und Automobilisten empfinden das Gesetz als unzumutbar: Der Schweizerische Radfahrerbund (SRB) und der Arbeiter-Radfahrerbund (ARB) engagieren sich als Referendumsführer erster Stunde, während der Automobil Club der Schweiz (ACS) und der Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer (ASPA) erst nach längerem Zögern auf den Referendumszug aufspringen. Ihnen folgen weitere kleinere Organisationen.

GEGENSTAND

Somit entscheidet das Volk über das Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr. Zentrale Streitpunkte der Abstimmung bilden das kostenpflichtige Kontrollschild für Fahrräder und das neue Haftpflichtrecht. Diesem zufolge haftet der Halter eines Fahrzeugs bei einem Unfall auch dann für Schäden an Personen und Sachen, wenn ihm kein Verschulden nachgewiesen werden kann. Eine Haftbefreiung ist nur bei einem schweren Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten möglich.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Der Freisinn, die Konservativen und die Berner Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei geben die Japarole aus. Dem befürwortenden Komitee um FDP-Bundesrat Heinrich Häberlin treten 181 eidgenössische Parlamentarier bei. Der Hotelierverein und die Verkehrszentrale als Vertreter des Fremdenverkehrs verzichten auf eine offene Opposition, und auch der Touring Club der Schweiz als grösster Automobilverband unterstützt das Referendum nicht. Die genannten Verbände, die das Referendum ergreifen haben, und weitere wie etwa die westschweizerische Union Cycliste

Suisse schliessen sich in der Schweizerischen Strassenverkehrsliga zusammen, um das Gesetz zu bekämpfen. Die SP beschliesst Stimmgabe, «um einen öffentlichen Streit mit dem ARB zu umgehen» (Nussbaum 1989: 215).

Bei den organisierten Radfahrern bildet das ungeliebte und als unsoziale Besteuerung der kleinen Leute empfundene kostenpflichtige Nummernschild den Hauptgrund für den Widerstand. Die Automobilisten kritisieren die als drakonisch empfundenen Strafbestimmungen, die Möglichkeit von Sonntagsfahrverboten auf Nebenstrassen, die zaghafte Erhöhung der Geschwindigkeiten und den erleichterten Entzug des Führerausweise. Den Stein des Anstosses bildet aber vor allem die Autohaftpflicht. In ihr sehen die Gegner eine «Ungeheuerlichkeit [...], gegen welche sich unser ganzes Rechtsempfinden sträuben muss», die Automobilisten zu Sündenböcken stempelt und die Haftpflicht-Versicherungsprämien unzumutbar verteuert. Gleichzeitig verweisen sie auf die von der Strassenverkehrsliga während des Abstimmungskampfs lancierte Initiative für ein Strassenverkehrsgesetz (vgl. Vorlage 109). Diese ebnet den Weg für ein Gesetz, das nicht einseitig den Automobilisten und Radfahrern, sondern allen Verkehrsteilnehmern Pflichten auferlegt.

Laut den Befürwortern trägt das Gesetz den Interessen aller Strassenbenützer, der Kantone und des Bundes gebührend Rechnung. Sie betonen den Fortschritt, der von der Vereinheitlichung der Verkehrsvorschriften ausgeht, die Öffnung der Durchgangsstrassen, die einheitlichen Strafbestimmungen und die zivilrechtlichen Vorteile für Publikum und Radfahrer. Sie zeigen sich «überzeugt, dass die Vorlage das Chaos im Strassenverkehr beseitigt» (Nussbaum 1989: 215).

ERGEBNIS

Die vereinten Lobbies der Motorfahrzeugbenützer und der Velofahrer siegen: Nur 40,1% der Stimmenden sprechen sich für das Gesetz aus, die Stimmbeteiligung liegt bei 57,9%. In sieben Vollkantonen und einem Halbkanton resultieren Mehrheiten. Es ist weder ein klares konfessionelles noch ein deutliches Gefälle zwischen Deutschschweiz und französischsprachiger Schweiz erkennbar. Sehr deutlich ist das Ja im Wallis und im Tessin, am stärksten verworfen wird die Vorlage in Uri.

QUELLEN

BBI 1922 III 461; BBI 1926 I 329. NZZ vom 22.4. und 9.5.1927. Nussbaum 1989: 187–222; Siegenthaler/Ritzmann-Blickenstorfer 1996: 779.

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