

Abstimmung vom 10.2.1946

# Die Regulierung von Auto- und Bahntransporten scheitert erneut

**Abgelehnt: Bundesbeschluss über das Volks-  
begehren betreffend eine Gütertransportordnung**

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): Die Regulierung von Auto- und Bahntransporten scheitert erneut. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 207–208.

**Herausgeber dieses Dokuments:** Swisssvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. [www.swisssvotes.ch](http://www.swisssvotes.ch).

## VORGESCHICHTE

Die sich verschärfende Konkurrenz von Strasse und Schiene beim Güterverkehr führt in den krisenhaften 1930er-Jahren die Interessenvertreter der beiden Verkehrsträger an den Verhandlungstisch. Doch der von ihnen ausgehandelte und von den Behörden abgesegnete Kompromiss einer Verkehrsteilung scheitert 1935 in der Volksabstimmung (vgl. Vorlage 120). Auf dem Wege des dringlichen Bundesbeschlusses erarbeiten die Bundesbehörden eine befristete Autotransportordnung und setzen diese 1940 in Kraft (sie verlängern sie 1945 um weitere fünf Jahre; vgl. Vorlage 155). Gleichzeitig kündigt der Bundesrat an, für die Bundesgesetzgebung über den Autoverkehr eine Verfassungsgrundlage auszuarbeiten.

Parallel dazu sammelt unter der Federführung der Schweizerischen Liga für eine rationelle Verkehrswirtschaft (LITRA) ein breit abgestütztes Komitee Unterschriften für eine Gütertransportordnung. Im Kern verlangt seine schon 1938 zustande gekommene Gütertransportinitiative, dass der Güterfernverkehr vorab auf der Schiene abgewickelt werden soll. Diesem Ansinnen hatte sich das Volk allerdings schon 1935 widersetzt.

Auf Basis der Vorarbeiten zweier Expertenkommissionen stellt der Bundesrat der Initiative seinen Gegenvorschlag gegenüber. Dieser Kompetenzartikel verzichtet darauf, bereits auf Verfassungsebene die Verkehrsteilung festzulegen. Dafür schliesst er auch den Personenverkehr und den Werkverkehr (Transporte von eigenen Gütern) und andere Verkehrsmittel als Bahn und Auto ein und schreibt vor, dass bei der Gesetzgebung neben den Bedürfnissen der Volkswirtschaft auch jene der Landesverteidigung zu berücksichtigen sind. Die Bundesversammlung hält am Gegenvorschlag fest. Sie formuliert diesen leicht um, ohne seinen grundsätzlichen Gehalt zu verändern. Die Initianten ziehen 1945 ihr Volksbegehren zurück. Zur Abstimmung kommt die Verfassungsänderung 13 Monate nach der vom Volk genehmigten Sanierung der SBB (vgl. Vorlage 138).

## GEGENSTAND

Der Gegenvorschlag erteilt dem Bund in Art. 23ter der Bundesverfassung die Kompetenz, «den Verkehr auf der Eisenbahn sowie die motorisierten Transporte auf der öffentlichen Strasse, zu Wasser oder in der Luft, unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung» gesetzlich zu ordnen. Dabei regelt das Gesetz, nötigenfalls abweichend von der Handels- und Gewerbefreiheit, insbesondere «die Zusammenarbeit und den Wettbewerb der Verkehrsmittel».

## ABSTIMMUNGSKAMPF

Alle grossen Parteien und Wirtschaftsverbände, inklusive des sehr engagierten Gewerkschaftsbunds, sprechen sich für den neuen Verfassungsartikel aus. Auch die SBB und der Treuhandverband des Autotransport-Gewerbes unterstützen die Vorlage. Für eine Ablehnung hingegen treten der Landesring der Unabhängigen sowie die Verbände der Automobilisten (Automobil Club und der Touring Club) ein. Die Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei gibt die Stimme frei. Der TA (vom 11.2.1946) berichtet

von vereinzelt abweichenden Kantonalparteien, vor allem in der Westschweiz, aber auch von der FDP Zürich. Er stellt insbesondere aufseiten der Befürworter auch gehässige Beschimpfungen der Gegner fest.

Die Befürworter streichen den Nutzen einer Verkehrscoordination für die Volkswirtschaft und für die Landesverteidigung heraus und erinnern an das «Verkehrschaos» und den «ruinösen Wettbewerb von Schiene und Strasse» (TA vom 7.2.1946). Den Automobilisten sei man mit dem Gegenvorschlag weit entgegengekommen. Die Koordination erlaube auch faire Arbeitsbedingungen bei den Verkehrsbetrieben. Die neue Ordnung wird als freiheitlich bezeichnet, sie basiere auf einem gesunden Wettbewerb, der auch die Bahnen zur laufenden Leistungsverbesserung ansporne.

Die Gegner bezeichnen die Gütertransportordnung als wettbewerbsfeindlich und monopolistisch. Aus ihrer Sicht gibt der Artikel dem Gesetzgeber zu viele Möglichkeiten in die Hand. Er bevorzuge die Bahn und binde den privaten Motorfahrzeugverkehr ungebührlich zurück. Eine echte Konkurrenz für die Bahn sei aber für die Kunden vorteilhaft. Die Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs schade auch der Landesverteidigung, die auf einen genügend grossen Motorfahrzeugbestand angewiesen sei. Schädlich sei, dass nun auch der Werkverkehr und der Personenverkehr von der Ordnung berührt würden.

## ERGEBNIS

Die Gütertransportordnung wird deutlich abgelehnt: Bei einer Beteiligung von 65,2% stimmen 33,7% der Bürger für die Vorlage. Einziger annehmender Stand ist Graubünden. Wie schon bei der Abstimmung über das Verkehrsteilungsgesetz lehnen die Kantone der französischen Schweiz auch diese Vorlage mit überdurchschnittlichen Neinstimmenanteilen ab. Dasselbe gilt – mit Ausnahme von Uri – für alle katholischen Kantone der Innerschweiz.

## QUELLEN

BBI 1941 I 1120; BBI 1943 I 726. NZZ vom 6.2.1946; TA vom 6.2., 7.2. und 11.2.1946. Meynaud 1969: 36–40; Nef 1955: 381–382; Sigg 1978: 209–212.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).