

Abstimmung vom 23.9.1990

Der Zankapfel Lastwagenbreite kann die Gesetzesrevision nicht verhindern

Angenommen: Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Brigitte Menzi

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: Menzi, Brigitte (2010): Der Zankapfel Lastwagenbreite kann die Gesetzesrevision nicht verhindern. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 474–476.

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

VORGESCHICHTE

Die stetige Zunahme des Strassenverkehrs und die rasch fortschreitende technische Entwicklung zwingen den Bund Anfang der 1980er-Jahre dazu, die geltenden Vorschriften gründlich zu überarbeiten. Er schickt deshalb 1984 einen ersten Vorentwurf für die Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes in die Vernehmlassung. Zur Diskussion stehen neben Bestimmungen zur Verkehrssicherheit wie etwa dem Führerausweisentzug bei Vereitelung einer Blutprobe und dem Verbot von Radarwarngeräten auch Vorschriften über die Breite und die Höchstgewichte der Lastwagen sowie ein Akkordverbot für Berufschaffeuere.

Auf heftige Opposition stösst die generelle Zulassung von um 20 cm breiteren Camions. Begründet wird diese Massnahme mit den Bestrebungen für eine europäische Vereinheitlichung. Die Opponenten halten dem entgegen, eine Lockerung mache die Strassentransversalen für den schweren Transitverkehr attraktiver und führe zur vermehrten Gefährdung von Fussgängern und Zweiradfahrern. Um die Regelung auf jeden Fall zu verhindern, bilden auf Initiative des VCS fünf Nationalräte verschiedener Parteien noch vor den parlamentarischen Beratungen ein «Komitee gegen breitere Lastwagen und Autocars». Die SP kündigt an, ein allfälliges Referendum zu unterstützen. Auch bei den parlamentarischen Beratungen steht die umstrittene Anpassung der Lastwagenbreite im Mittelpunkt der Auseinandersetzungen. Hinter den Bundesrat stellen sich alle bürgerlichen Fraktionen, dagegen die Linken und Grünen sowie einzelne bürgerliche Abgeordnete. Unter Namensaufruf lehnt der Nationalrat mit 101 zu 71 Stimmen einen Minderheitsantrag für die Beibehaltung der geltenden Höchstbreite ab. Hingegen stimmt er mit 84 zu 82 Stimmen einem Eventualantrag zu, wonach es den Kantonen erlaubt sein soll, insbesondere aus Gründen der Sicherheit und des Landschaftschutzes geringere Breiten vorzusehen. Der Ständerat macht diesen Entscheid wieder rückgängig und streicht zudem die vom Nationalrat gutgeheissene Bestimmung, wonach die Gemeinden bei Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet beschwerdeberechtigt sein sollen. Der Nationalrat setzt sich jedoch in diesem letzten Punkt durch und genehmigt das Bundesgesetz in der Schlussabstimmung mit 115 zu 43 Stimmen. Der Ständerat nimmt die Gesamtvorlage mit 34 zu 3 Stimmen an. Daraufhin ergreifen der VCS, mehrere Umweltorganisationen, Teile der Grünen sowie die IG Velo das Referendum.

GEGENSTAND

Die Schwerpunkte der Revision sind: Die Gemeinden erhalten ein Beschwerderecht bei Verkehrsmassnahmen, die sie betreffen. Der Bundesrat kann den Benzinverbrauch von Autos erfassen und veröffentlichen lassen. Begleiter von Lernfahrten müssen mindestens 23 Jahre alt sein. Wer die Blutprobe verweigert, dem wird der Führerschein für mindestens zwei Monate entzogen. Handel mit und Verwendung von Radarwarngeräten werden vollständig untersagt. Die allgemein zulässige Höchstbreite für Fahrzeuge wird um 20 cm auf 2,5 Meter hinaufgesetzt.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Die Kampagne im Vorfeld der Abstimmung ist lau und steht im Schatten der ebenfalls auf den 23. September angesetzten Atomvorlagen (vgl. Vorlagen 365 und 366). Die Gegner der Revision – neben den Referendumorganisationen die SP sowie LdU, EVP und PdA – sehen in der Anpassung der Lastwagenbreite eine Bevorteilung des Schwerverkehrs zulasten der Sicherheit und der öffentlichen Finanzen. Sie befürchten ausserdem, dass mit der Lockerung der Zulassungsbedingungen noch mehr Verkehr über die Schweizer Strassen rollen und so die Umwelt belasten würde. Die Folge wäre gemäss Referendumskomitee ein weiterer Ausbau des Strassennetzes auf Kosten von Landwirtschaftsboden, Trottoirs und Vorgärten. Auf der Seite der Befürworter betonen der Bundesrat und die bürgerlichen Parteien vor allem die Vorteile einer Harmonisierung mit den anderen europäischen Ländern. Camions von 2,50 m Breite seien zudem in technischer Hinsicht sicherer als 2,30 m breite Fahrzeuge, weil sie eine bessere Stabilität aufweisen und mehr Möglichkeiten für die Verwendung von genügend tragfähigen Reifen böten.

ERGEBNIS

Am 23. September 1990 sagen 52,8% der Stimmenden und die Mehrheit der Kantone Ja zum revidierten Bundesgesetz über den Strassenverkehr. Die Stimmbeteiligung beträgt 40,3%. Die Zustimmung kommt in erster Linie dank dem massiven Jastimmen-Überhang in den Kantonen der Westschweiz zustande, denn in der Deutschschweiz wird die Vorlage von der Mehrheit der Urnengänger und der Hälfte der Kantone verworfen. Abgelehnt wird die Vorlage insbesondere von jüngeren Schweizerinnen und Schweizern und von den Sympathisanten linker und grüner Parteien.

Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, begründen die Befürworter ihre Entscheidung mit zwei Argumenten: Erstens seien viele Lastwagen bereits 2,50 m breit. Die Gesetzesänderung bedeute also nicht eine Neuerung, sondern lediglich eine Anpassung an die Realität. Zweitens könne die Schweiz nicht überall eine Ausnahme sein. Eine Angleichung an europäische Normen erachten viele als sinnvoll. Bei den Gegnern stehen als Entscheidungsmotive Argumente der Strassensicherheit und des Umweltschutzes im Vordergrund: Rund ein Drittel der befragten Urnengänger begründete die Ablehnung damit, dass breitere Lastwagen die Sicherheit von Velofahrern und Fussgängern beeinträchtigten. Jeder vierte Gegner lehnte die Vorlage ab, weil sie zu einer Verkehrszunahme führe oder dem Strassentransport eine höhere Priorität als der Bahn einräume.

QUELLEN

BBI 1986 III 209; BBI 1989 III 943. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1984 bis 1990: Verkehr und Infrastruktur – Strassenverkehr. Vox Nr. 40. Vatter et al. 2000: A-14.

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