

Abstimmung vom 22.5.1921

Regelung des Strassen- und Luftverkehrs als erdauerte neue Bundeskompetenzen

Angenommen: Bundesbeschluss betreffend Aufnahme eines Art. 37bis und eines Art. 37ter in die Bundesverfassung (Automobil und Fahrradverkehr, Luftschiffahrt); Bundesbeschluss betreffend Aufnahme eines Artikels 37ter (Luftschiffahrt) in die Bundesverfassung

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): Regelung des Strassen- und Luftverkehrs als erdauerte neue Bundeskompetenzen. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 137–138.

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

VORGESCHICHTE

Mit dem Aufschwung des Automobils steigt das Bedürfnis, den Strassenverkehr zu regeln. Als stossend werden seine Gefahren für die anderen Verkehrsteilnehmer und die übertriebene Geschwindigkeit vieler Autofahrer empfunden, aber auch der Staub, der durch die Autos auf den nicht asphaltierten Strassen aufgewirbelt wird. Das Parlament fordert den Bundesrat 1908 auf zu prüfen, ob eine neue Bundeskompetenz notwendig ist, und dieser präsentiert 1910 seinen ersten Entwurf für einen entsprechenden Verfassungsartikel. Er beruft sich dabei auch auf Eingaben seitens der Fremdenverkehrsbranche, des Schweizerischen Radfahrerbundes und auf die überwiegend positiven Stellungnahmen der Kantone in einer Vernehmlassung. Ihnen zufolge kann das bestehende Konkordat, dem nicht alle Kantone beigetreten sind, die teils widersprüchlichen kantonalen Verkehrsregeln nicht vereinheitlichen. In diesen Tenor stimmt auch der Bundesrat ein. Gleichzeitig beantragt der Bundesrat auch die Regelungskompetenz des Bundes für die Luftschiffahrt. Zu diesem Zeitpunkt sind auf Schweizer Strassen rund 7000 Motorfahrzeuge in Verkehr, also deren zwei pro 1000 Einwohner. Dazu kommt eine steigende Anzahl von motorisierten ausländischen Reisenden.

Während der Nationalrat der neuen Bundeskompetenz für den Strassenverkehr zustimmt, weigert sich der Ständerat aufgrund föderalistischer Bedenken insgesamt dreimal knapp, auf die Vorlage einzutreten, obwohl der Bundesrat 1916 in einer überarbeiteten Vorlage den Kantonen ausser auf bestimmten Strassen das Recht einräumen will, den Verkehr zu beschränken. Erst nach weiteren Zugeständnissen seitens des Nationalrates stimmt der Ständerat 1921 mit 27:0 Stimmen dem neuen Verfassungsartikel zu. Auch der Nationalrat votiert einstimmig (102:0) dafür. Unter anderem verzichtet der Bund nun auf die vom Bundesrat 1916 vorgesehene Möglichkeit, Gebühren zur Finanzierung der Verbesserung kantonalen Strassen zu erheben, und beschränkt die ausschliessliche Regelungskompetenz des Bundes auf Durchgangsstrassen. Inzwischen liegt der Autobestand zwischen 20 000 und 30 000.

GEGENSTAND

Mit Art. 37bis der Bundesverfassung wird der Bund befugt, «Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen». Die Kantone können den Automobil- und Fahrradverkehr beschränken oder untersagen. Der Bund kann indessen bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfang offen erklären. Der Bundesrat beschliesst, den Art. 37ter, der dem Bund die Gesetzgebungskompetenz über die Luftschiffahrt einräumt, Volk und Ständen separat vorzulegen.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Der Freisinn und die Berner Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei sprechen sich für die beiden neuen Verfassungsbestimmungen aus. Angesichts der früheren Eingaben ist zu vermuten, dass die Tourismuskreise

und der Radfahrerbund die Strassenverkehrsvorlage unterstützen. Die Konservative Volkspartei beschliesst zweimal Stimmfreigabe.

Gegen die Vorlage macht sich kaum organisierte Opposition bemerkbar, sodass die NZZ (vom 18. Mai 1921) fest damit rechnet, dass beide Vorlagen ohne grosse Opposition gutgeheissen werden. Ihr zufolge haben sich das Automobil und der Lastwagen bewährt, nicht zuletzt im Krieg, und auch als Ersatz für Bahnverbindungen, deren Erstellung auf sich warten lässt. Die NZZ und mit ihr die Freisinnige Partei bezeichnen die Vorlage als ausgewogenen Kompromiss zwischen den kantonalen Hoheitsinteressen bezüglich Strassen und Steuern und der Notwendigkeit, die Unzulänglichkeiten der kantonalen Regeln und des Konkordats zu überwinden. Die Befürworter versprechen, das Gesetz werde sich ans bestehende Konkordat anlehnen, aber auch die Haftpflicht regeln.

ERGEBNIS

Bei einer tiefen Stimmbeteiligung von 38,6% werden beide Vorlagen klar angenommen – der Luftverkehrsartikel mit 62,2% Ja und 18 5/2 Standesstimmen etwas deutlicher als der Automobil- und Fahrradartikel, dem 59,8% der Bürger und 14 3/2 Stände zustimmen. Bei beiden Vorlagen zeigt sich tendenziell eine tiefere Zustimmung in katholischen Regionen. Ein sprachregionales Muster hingegen fällt nicht auf.

QUELLEN

BBI 1910 II 606; BBI 1916 IV 109–143; BBI 1921 I 382; BBI 1922 III 461–496; BBI 1928 II 420–427. NZZ vom 9.5., 18.5. und 20.5. 1921. Nussbaum 1989: 14–24; Siegenthaler/Ritzmann-Blickenstorfer 1996: 779

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