

Eidgenössische Volksabstimmung vom 26. Februar 1978

Die Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau»

**Referentenführer**

Schweizerisches Aktionskomitee  
gegen Chaos im Nationalstrassenbau

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite</u>
1. Hintergrund der Initiative	2
2. Die Initiative	2
3. Gültigkeit der Initiative	3
4. Behandlung der Initiative in den eidg. Räten	4
5. Gründe für die Ablehnung der Initiative	5
6. Gegenwärtiger Stand des Nationalstrassenbaus	6
7. Gesamtwürdigung	8

---

### Text der Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau"

Demokratie im Nationalstrassenbau

(Nationalstrassenreferendums-Initiative / Initiative Franz Weber)

Eidgenössische Volksinitiative für vermehrte Mitbestimmung der Bundesversammlung und des Schweizervolkes im Nationalstrassenbau.

Gestützt auf Art. 121 der Bundesverfassung verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten auf dem Wege der Volksinitiative die Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Art. 36bis mit folgendem Wortlaut:

Art. 36bis, Absatz 1bis (neu):

Die Bundesversammlung beschliesst über Konzeption, Linienführung und Ausführung der Nationalstrassen. Diese Beschlüsse sind dem Volk zur Annahme oder Verwerfung vorzulegen, wenn es von 50'000 Stimmberechtigten oder von acht Kantonen verlangt wird.

Uebergangsbestimmung:

Alle Nationalstrassen und -strassenabschnitte, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt oder noch nicht in Ausführung begriffen waren, unterliegen der Beschlussfassung gemäss Art. 36bis, Abs. 1bis.

---

### Einreichung:

Die Volksinitiative ist am 22. Juli 1974 mit 67'817 gültigen Unterschriften vom "Komitee Demokratie im Nationalstrassenbau" eingereicht worden.

## 1. Hintergrund der Initiative

Man hat sich der Stimmung zu erinnern, die in einer weiten Öffentlichkeit herrschte, als 1973 die Initiative aufgelegt wurde und die Sammlung der Unterschriften einsetzte:

Das Automobil, dessen Bestand gerade in den ersten siebziger Jahren sehr schnell wuchs, stiess auf eine immer lauter werdende Opposition und eine vielfach schwer definierbare Abneigung. Unfallzahlen, Umweltbelastung, Sozialkosten und andere teils emotionale, kaum quantifizierbare Einwände, teils echte Gründe als Folge einer Massierung von Motorfahrzeugen auf einem Strassennetz, welches sich den rasch steigenden Anforderungen nicht gewachsen zeigte, schufen eine psychologische und politische Atmosphäre, die - vielleicht mit einiger Ueberspitzung - als Autophobie bezeichnet wurde.

Hinzu kam gegen Ende 1973 die Rohöl- und mit ihr die Treibstoffverknappung (mit den drei motorfahrzeugfreien Sonntagen). Parallel liefen Bestrebungen und Vorbereitungen für ein eidgenössisches Umweltschutzgesetz, Verbesserungen im Gewässerschutz, Anstrengungen für verstärkten Natur- und Heimatschutz (nicht zuletzt wegen des enormen Baubooms), Vorkehren für eine eidgenössische Raumplanung, schliesslich der Einwand, der motorisierte Verkehr verursache soziale Kosten, die er nicht decke.

Diese Zielsetzungen und Vorhaben drangen ins öffentliche Bewusstsein ein und verschonten den Motorfahrzeugverkehr nicht vor Kritiken verschiedenster Art - oft genug undifferenzierte und übertriebene Anfeindungen.

Der Vorwurf der "Verbetonierung" der Landschaft, der vorerst gegen das stetige, als wuchernd empfundene Wachstum der Städte und Siedlungen erhoben worden war, traf bald auch den Nationalstrassenbau. Dieser wurde aber gemäss langfristiger Planung fortgesetzt, in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen und Entscheiden der gesetzlich zuständigen Staatsorgane.

## 2. Die Initiative

Die Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" verlangt die Aufnahme eines neuen Art. 36bis Abs. 1bis in die Bundesverfassung mit dem Ziel, der Bundesversammlung und dem Schweizervolk im Nationalstrassenbau ein grösseres Mitspracherecht zu geben.

Nach heute geltendem Verfassungs- und Gesetzesrecht über die Nationalstrassen erklärt die Bundesversammlung die

wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung zu Nationalstrassen und beschliesst endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Strassen. Die generellen Projekte der einzelnen Strassenabschnitte werden von den Kantonen ausgearbeitet und dem Bundesrat mit den Vernehmlassungen der Gemeinden und der kantonalen Regierungen zur Genehmigung unterbreitet. Die ebenfalls von den Kantonen erstellten Ausführungsprojekte sind, bevor mit dem Bau begonnen werden kann, vom Eidg. Departement des Innern zu genehmigen. Die Volksinitiative will nun die dem Bundesrat zustehenden Kompetenzen, wie das Festlegen der genauen Linienführung der einzelnen Nationalstrassenzüge und die Entscheide über die Bauausführung der Bundesversammlung übertragen und alle entsprechenden Beschlüsse der eidg. Räte dem fakultativen Referendum unterstellen. Die Initiative enthält sodann eine Uebergangsbestimmung, die festlegt, dass das allfällige neue Verfassungsrecht für alle Nationalstrassen und -strassenabschnitte gelten soll, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt oder nicht in Ausführung begriffen waren.

### 3. Gültigkeit der Initiative

Bundesrat und Bundesversammlung sind der Auffassung, die Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" sei gültig und daher Volk und Ständen zur Abstimmung vorzulegen. Nach herrschender Rechtslehre und konstanter Praxis gibt es nur drei Gründe, ein Volksbegehren, das die erforderliche Zahl an gültigen Unterschriften aufweist, als ungültig zu erklären, nämlich

- wenn eine Mischform von allgemeiner Anregung und ausgearbeitetem Entwurf vorliegt,
- wenn die Einheit der Materie verletzt ist
- oder wenn die praktische Durchführung des Begehrens unmöglich ist.

Nach Auffassung des Bundesrates ist bei der Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" keines dieser Kriterien erfüllt. Die Initiative vermengt die beiden Formen der allgemeinen Anregung und des ausgearbeiteten Entwurfes nicht. - Sie wahrt den Grundsatz der Einheit der Materie, obgleich Bedenken dahin gehen könnten, bei der Volksabstimmung über das Initiativbegehren komme derjenige Stimmbürger in eine Zwangslage, der zwar für das Volksbegehren an sich ist, die Uebergangsbestimmung mit ihren u.U. unsinnigen Konsequenzen aber ablehnt. Er hat keine Möglichkeit, sich gesondert für die verschiedenen Rechtsbegehren der Verfassungsinitiative

auszusprechen. Der Verfassungsartikel und die Uebergangsbestimmung haben indessen einen inneren Zusammenhang und dasselbe Ziel: ein grösseres Mitspracherecht der Bundesversammlung und des Volkes im Nationalstrassenbau.

Auch die Schranke der Unmöglichkeit der Durchführung des Initiativbegehrens wird nicht überschritten. Die Uebergangsbestimmung bewegt sich allerdings an der Grenze des praktisch Möglichen und rechtlich Zulässigen. Unmöglich wäre es aber nicht, eine bereits im Betrieb stehende Nationalstrasse wiederum abzubauen; es wäre bloss widersinnig, wirtschaftlich und finanziell ein "Schildbürgerstreich".

#### 4. Behandlung der Initiative in den eidg. Räten

In der Herbstsession 1976 hat der Ständerat in Gutheissung des Antrages des Bundesrates beschlossen, Volk und Ständen die Verwerfung der Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" zu empfehlen.

Die nationalrätliche Kommission hat sich mit der Volksinitiative sehr eingehend befasst. Sie gelangte ebenfalls zum Schluss, die Initiative sei Volk und Ständen zur Verwerfung zu empfehlen, war aber der Meinung, weite Kreise der Bevölkerung wünschten eine "Demokratisierung des Nationalstrassenbaues"; diese Stimmung dürfe bei der Behandlung der Initiative nicht ignoriert werden. Die Kommission diskutierte einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative, der sich in seinem Wortlaut ungefähr an die Volksinitiative hielt, jedoch die stossende Uebergangsbestimmung vermied. Zudem stand eine Motion zur Diskussion, die eine Ueberprüfung der Nationalstrassenplanung schlechthin verlangte und feststellte, bis dahin seien Planung und Ausführung umstrittener Nationalstrassenabschnitte zurückzustellen. Schliesslich drang die Auffassung durch, die Ueberprüfung des Nationalstrassennetzes habe sich auf eindeutig festzulegende, durch laufende Bauarbeiten noch nicht präjudizierte Nationalstrassenabschnitte zu beschränken, weil ohne faktische und finanzielle Nachteile ein Baustopp für im Bau befindliche Nationalstrassenabschnitte nicht verfügt werden könne.

Das führte zu einer von beiden Räten im März, bzw. Juni 1977 angenommenen Motion mit folgendem Wortlaut:

1. Um den eidgenössischen Räten Gelegenheit zu einer Ueberprüfung des Beschlusses der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes zu geben, wird der Bundesrat beauftragt, in einem Bericht darzulegen und zu beantragen, ob und wieweit dieser Beschluss zu revidieren ist.
2. Insbesondere sind Nationalstrassenabschnitte zu behandeln,

deren Notwendigkeit oder Klassierung bestritten wird, namentlich

- N 1: Yverdon - Avenches  
 SN 1/SN 3: Zürich: Hardturm - Verkehrsdreieck  
 Letten - Sihlhölzli  
 N 4: Wettswil - Knonau  
 N 6: Wimmis - Zweisimmen - Lenk - Rawiltunnel -  
 Uvrier (N 9 Rhonetal)  
 N 7: Müllheim - Kreuzlingen  
 N 9: Lausanne Ost: Corsy - Perraudettaz

3. Bis die Beschlussfassung durch die Bundesversammlung erfolgt ist, sollen für diese Strecken weder Baubeschlüsse gefasst noch Bauarbeiten vergeben werden.

#### 5. Gründe für die Ablehnung der Initiative

Bundesrat und Bundesversammlung empfehlen aus folgenden Gründen Ablehnung der Initiative:

- Die Initiative verfolgt einen Zweck, der der Zielsetzung von Art. 36bis BV und des Nationalstrassengesetzes diametral entgegensteht. Art. 36bis Abs. 1 BV, der auch nach Annahme der Volksinitiative weiterhin gelten würde, verpflichtet den Bund, die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherzustellen. Der vorgeschlagene Art. 36bis Abs. 1bis würde nun die Entscheidungskompetenzen derart ändern, dass die Verwirklichung des beschlossenen Netzes nicht mehr gewährleistet wäre. Durch Volksabstimmung könnten gewisse Teilstrecken des Nationalstrassennetzes abgelehnt werden, was das Funktionieren eines ganzen, mit bedeutenden Mitteln erstellten Nationalstrassenzuges in Frage stellen müsste. Lücken im Nationalstrassennetz würden niemandem dienen, am wenigsten der dort ansässigen Bevölkerung; sie wäre einem grossen Verkehr ausgesetzt, der sich, durch die auf ihr Gebiet zustossenden Nationalstrassen angezogen und kanalisiert, auf dem bestehenden Strassennetz durch Dörfer und Ortschaften zwängen müsste. Noch bestehende Lücken im heutigen Nationalstrassennetz zeigen dies deutlich: am Walensee, im st. gallischen Rheintal, im Domleschg oder die immer noch fehlende Verbindung zwischen Deutsch- und Westschweiz.
- Die Initiative würde in Tat und Wahrheit nicht zu einer Demokratisierung im Nationalstrassenbau führen, sondern

zu einer verstärkten Zentralisierung der Entscheidungen und zu einer Bevormundung bestimmter Landesgegenden durch die schweizerische Stimmbürgerschaft. Die Rechtsverfahren zur Aufstellung, Bereinigung und Genehmigung der Nationalstrassenprojekte wurden im geltenden Recht im Rahmen des Zweckmässigen und Vernünftigen durchaus demokratisch ausgestaltet. Demokratie nach schweizerischer Art heisst nicht, dass die stimmberechtigte Bürgerschaft zu allem und jedem das letzte Wort zu sprechen hat. Entscheidend ist, dass auf demokratischem Wege festgelegt wird, wer die Entscheidungskompetenzen in welchen Verfahren handhaben soll. Das ist durch Verfassung und Gesetz - mit Billigung des Volkes - geschehen. Der Gedanke, beispielsweise einem Bündner den Entscheid darüber zuzumuten, ob im Raume Genf ein Nationalstrassenteilstück erstellt werden soll, oder einem Tessiner darüber, wie die städtische Nationalstrasse in Basel auszugestalten sei, widerspricht unserem bewährten Demokratieverständnis. Das Bestreben geht immer dahin, zwischen verschiedenen Gruppeninteressen ausgleichend zu wirken und - mindestens in kantonal- und regionalpolitischen Belangen - nicht einer Minderheit die Auffassung der schweizerischen Mehrheit aufzuzwingen.

Das heute geltende Projektgenehmigungsverfahren erlaubt es, auf lokale und regionale Begehren einzutreten, ohne damit die nationalen Interessen zu vernachlässigen.

- Volksabstimmungen über die Linienführung und den Bau einzelner Nationalstrassenabschnitte sind von der Sache her wenig sinnvoll. Die Entscheidungen könnten immer nur über einzelne Teilstrecken getroffen werden. Die Folgen solcher Entscheide würden aber ganze Nationalstrassenzüge u.U. sehr nachteilig beeinflussen. Die Ablehnung einzelner Nationalstrassenteilstrecken durch Volksentscheid hätte aber noch andere Auswirkungen. Gestützt auf das im Jahre 1960 beschlossene Nationalstrassennetz haben viele Kantone in Strassenrichtplänen das kantonale Strassennetz auf die Nationalstrassen ausgerichtet. Vielerorts sind nach diesen Richtplänen neue Strassenzüge erstellt und bestehende ausgebaut worden. Entfiere die betreffende Nationalstrasse, ergäbe sich damit nicht nur eine Lücke im betreffenden Nationalstrassenzug, sondern auch die kantonale Strassenplanung und -verwirklichung würde beeinträchtigt.
- Die Uebergangsbestimmung der Initiative hätte volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch widersinnige Folgen. Wie jedes rückwirkende Recht beeinträchtigte sie die Rechtssicherheit in hohem Masse. Entscheidungen, die Bund, Kantone und Gemeinden in der Strassenplanung und im

Strassenbau getroffen haben und Dispositionen unzähliger vom Strassenbau betroffener Grundeigentümer, also persönliche Eigentums- und Vermögensverhältnisse, könnten durch Volksabstimmungen schlagartig einschneidend verändert werden.

Seit dem 1. August 1973 sind über 30 Autobahnabschnitte neu in Bau gekommen und einige dieser Strecken werden im Zeitpunkt der Volksabstimmung über die Initiative bereits dem Verkehr übergeben sein. Sie wären teilweise dem Risiko ausgesetzt, wieder abgerissen werden zu müssen.

## 6. Gegenwärtiger Stand des Nationalstrassenbaues

Etwas mehr als die Hälfte des Nationalstrassennetzes steht im Betrieb. Diese Strecken liegen auf den Haupttransversalen des Landes mit dem grössten Verkehr, sie verbinden die grossen Städte Genf und Lausanne sowie Bern, Basel, Zürich und St. Gallen miteinander. Als Alpentransitroute ist die N3/13 grösstenteils im Verkehr, aber auch die Zufahrten von den grossen Städten zu den Erholungs- und Fremdenverkehrsgebieten sind im Betrieb.

Rund 350 km Nationalstrassen oder 20 % des Netzes stehen gegenwärtig im Bau. Drei Viertel des Nationalstrassennetzes sind demzufolge endgültig fixiert.

Das bisher fertiggestellte Nationalstrassennetz hat sich bewährt. Dank des gewählten dichten Anschlusskonzeptes vermag es einen grossen Verkehr, auch Kurzstreckenverkehr, anzuziehen. Damit wird das übrige Strassennetz entlastet, weshalb sich die Nationalstrassen als bedeutendste Umweltschutzmassnahme erweisen. Die Sicherheit auf den Autobahnen ist um ein vielfaches grösser als auf den konventionellen Strassen, und in vielen Belangen entspricht das Nationalstrassennetz den Anliegen der Raumplanung und selbst des Natur- und Heimatschutzes.

In den sechziger Jahren gingen zahlreiche parlamentarische Vorstösse und Eingaben von Kantonen dahin, es sei das Nationalstrassennetz zu erweitern; für beinahe alle Landesteile liegen Wünsche für Netzerweiterungen vor. Mit zwei Ausnahmen hat der Bundesrat alle diese Begehren abgelehnt: Eine Erweiterung des Nationalstrassennetzes könne erst dann erwogen werden, wenn der überwiegende Teil des beschlossenen Netzes verwirklicht sei und ein klares Bedürfnis vorliege, das Netz auszuweiten. Nun hat sich die öffentliche Meinung geändert. Einige noch nicht erstellte Nationalstrassenabschnitte sind in Frage gestellt. In dieselbe Richtung zielt auch die Volksinitiative; sie will mit einem direkten Mitspracherecht der Bürger die Möglichkeit schaffen, gewisse Nationalstrassenstrecken aus dem Netz zu eliminieren.

Das Nationalstrassennetz wurde Ende der fünfziger Jahre geplant. Damals war für das Jahr 1980 mit 1 Mio. Motorfahrzeugen gerechnet worden. Der Verkehr hat sich jedoch viel rascher entwickelt. Bereits im Jahre 1963 wurde der Motorisierungsstand von 1 Mio. Motorfahrzeugen erreicht. Seither ist die Verkehrsentwicklung weitergegangen, wenn auch mit abgeschwächter Zuwachsrage. Heute hat der Motorfahrzeugbestand die 2 Mio.-Grenze bereits überschritten. Die Annahme, auf den Bau wesentlicher Teile des Nationalstrassennetzes könnte verzichtet werden, weil sie keinem Bedürfnis mehr entsprechen, ist nicht realistisch. Ohne das Autobahnnetz wären tausende von Kilometern Hauptstrassen dauernd oder temporär überlastet.

In letzter Zeit ist etwa erklärt worden, unser Autobahnnetz sei im Vergleich zu demjenigen anderer moderner Industriestaaten überdimensioniert. Diese Behauptung ist unrichtig; sie lässt sich statistisch klar widerlegen. Bezüglich der Autobahndichte rangiert die Schweiz im Mittelfeld der wichtigsten europäischen Staaten und der USA. Von einer Ueberdimensionierung des Nationalstrassennetzes kann im internationalen Vergleich weder in bezug auf die Fläche noch auf die Einwohnerzahl gesprochen werden.

Gegenwärtig wird vielfach die Meinung vertreten, der Autobahnbau sei daran schuld, dass die Verkehrs- und Kostenentwicklung bei den Bahnen in letzter Zeit ungünstig verlief. Auch diese These findet in der Verkehrsstatistik keine Stütze. Zwischen 1950 und 1974 konnten die Bahnen ihre Leistungen von 7,5 auf 10,7 Mrd. Personenkilometer und von 2,2 auf 7,4 Mrd. Tonnenkilometer steigern, obwohl in derselben Zeit die Zahl der Automobile von 188'500 auf 1'900'000 und das Autobahnnetz von 0 auf 622 Kilometer angewachsen sind. Andererseits zeigt die Statistik, dass der Lastwagenverkehr in den vergangenen 10 Jahren im Verhältnis zum Gesamtverkehr nicht zugenommen hat. In den vergangenen Jahren nahm er sogar ab. Die ungünstige Entwicklung der Eisenbahnrechnung hat andere Gründe, sie ist teilweise rezessionsbedingt und zum Teil ein Strukturproblem.

## 7. Gesamtwürdigung

- 7.1 Das im Betrieb stehende Nationalstrassennetz hat sich bewährt. Es ist angesichts des heutigen enormen Strassenverkehrs nicht mehr wegzudenken.
- 7.2 Auch die im heute geltenden Nationalstrassenrecht vorgesehene Kompetenzabgrenzung und das Verfahren zur Projektbereinigung haben ihre Bewährungsprobe bestanden.

- 7.3 Die Zuständigkeit im Nationalstrassenbau ist in der Verfassung und im Gesetz klar niedergelegt. Die Verfahren wurden dabei im Rahmen des Zweckmässigen und Sinnvollen durchaus demokratisch ausgestaltet.
- 7.4 Demokratie heisst auch hier nicht, dass die stimmberechtigte Bürgerschaft zu allem und jedem das letzte Wort zu sprechen hat. Entscheidend ist, dass auf demokratischem Wege festgelegt wurde, wer die Entscheidungskompetenzen in welchem Verfahren handhaben soll.
- 7.5 Es empfiehlt sich, die eingespielte und durch eine langjährige Praxis erhärtete Verfahrensordnung beizubehalten, damit an dem heute zu rund drei Vierteln fixierten nationalen Strassennetz zielstrebig weitergebaut werden kann.
- 7.6 Eine Annahme der Initiative dagegen würde sehr nachteilig in den bisherigen Lauf der Dinge eingreifen. Wo Zuständigkeiten verwischt und Verantwortung abgeschoben werden, entsteht schliesslich ein Zustand, in dem alle für alles, aber keiner für etwas mehr die Verantwortung trägt. Damit würde auch die Rechtssicherheit in bedenklicher Weise untergraben.
- 7.7 Nach der Uebergangsbestimmung der Initiative ist es möglich, dass die seit dem 1. August 1973 "in Angriff genommen" Strassen und Teilstücke nach einem negativen Abstimmungsentscheid wieder abgebrochen werden müssen. Das ist die Auslegung, die sich aus dem Initiativtext ergibt und wogegen die Versicherung der Initianten, dazu soll es "logischer- und vernünftigerweise" nicht kommen, nicht Stand hält. Rechtlich und politisch entscheidend ist schliesslich der Text der Verfassung, nicht eine hinterher konstruierte Interpretation der Initianten.
- 7.8 Die Initianten geben vor, dass nur auf dem Wege einer Verfassungsänderung das Ziel ihres Vorstosses - mehr Landschafts- und Umweltschutz beim Nationalstrassenbau - zu erreichen ist. Die Beispiele, die von den Initianten angeführt werden, genügen nicht, um die Notwendigkeit des Begehrens nachzuweisen. Auch ohne Verfassungsänderung sind viele Projekte abgeändert, umweltschonender geplant oder gebaut worden.
- 7.9 Die Notwendigkeit, den Nationalstrassenbau nach einer langfristigen Prioritätsordnung fortzusetzen, wird gerade durch ein Argument gestützt, das von Befürworterseite vorgebracht wird, nämlich den Umweltschutz. Tägliche Beobachtungen und Stimmen aus der betroffenen Bevölkerung geben mit unmissverständlichem Nachdruck zu verstehen, dass der Durchgangs- und insbesondere der Schwerverkehr

von Dörfern und Städten abzulenken sei. Solange die Nationalstrassen aber Lücken aufweisen und das Netz unvollständig bleibt, wird dem Postulat des Umweltschutzes nur bruchstückweise entsprochen.

- 7.10 Gleiches ist zu sagen von der Verkehrssicherheit, die namentlich in den Ortschaften mit starkem Durchgangsverkehr gefährdet ist. Die Nationalstrassen sind vier- bis sechsmal sicherer als Innerortsstrassen. Dafür liefern die einschlägigen Statistiken den schlüssigen Beweis. Es ist deshalb unobjektiv, einzig die Nachteile der Autobahnen an Einzelbeispielen hochzuspielen, die Vorteile jedoch zu übersehen.
- 7.11 Als masslose Uebertreibung muss auch zurückgewiesen werden, in diesem Zusammenhang von Herrschaft der Technokraten und Verwaltungswillkür zu sprechen. Gewiss lässt sich bei der Grösse des Werkes nicht jeder einzelne Wunsch erfüllen. Mit solchen Einzelfällen die Bevölkerung einer Gegend, einer ganzen Region und am Ende die schweizerische Stimmbürgerschaft aufzuhetzen, ist kein tauglicher Weg, die Sachfragen überlegt zu entscheiden.
- 7.12 Eine Verstärkung der Demokratie mag formal Gegenstand der Initiative sein, in der Sache selbst ist kein Gewinn an Demokratie, vielmehr deren Ueberforderung zu erwarten.
- 7.13 Mit einer solchen Ueberforderung aber wird weder dem Staat, seiner Tätigkeit oder seiner Verfassung, noch dem Bürger, dem komplizierte Fragen zum Entscheid unterbreitet werden, ein echter Dienst erwiesen.

Deshalb: NEIN zur Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau!"