

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE

"KLEEBLATT 3 X NEIN"

Presseausschuss, Postfach 5664, 3001 Bern; Tel. 031 44'58'94

An die Medien der deutschen und
rätoromanischen Schweiz

Bern, 26. März 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Urnen zur Volksabstimmung vom 1. April 1990 sind schon bald geöffnet! Im heutigen, letzten Pressedienst des Aktionskomitees "Kleeblatt 3 x Nein" finden Sie einmal mehr eine Uebersicht über all jene Argumente, die für ein klares Nein zu diesen Initiativen sprechen. Neben den Artikeln, unter anderem von Nationalrat Paul Zbinden (CVP/FR), finden Sie in der Beilage den Schlusseruf des Aktionskomitees und einen Parolenspiegel zu den Initiativen.

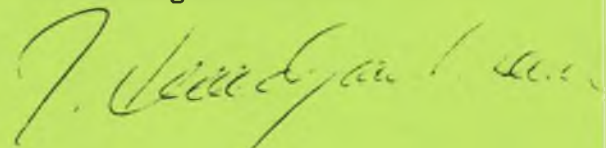
Am Abstimmungssonntag wird Ihnen ab 17.00 Uhr Ständerat Anton Cottier (CVP/FR) für Auskünfte aus Sicht des Komitees unter Tel. 037 24'17'77 zur Verfügung stehen.

Wir hoffen, dass Ihnen auch dieser letzte Pressedienst Ihre Berichterstattung zu diesen drei wichtigen Initiativen erleichtern kann, und möchten Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen in den vergangenen Wochen herzlich danken.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Presseausschuss

Jens Lundsgaard-Hansen



Beilagen: erwähnt

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE

"KLEEBLATT 3 X NEIN"

Bern, 26. März 1990

Schlussaufruf des Schweizerischen Aktionskomitees "Kleeblatt 3 x Nein" im Hinblick auf die Volksabstimmung vom 1. April 1990:

KLEEBLATT-INITIATIVEN: NEIN IST AUCH EINE FRAGE DER SOLIDARITÄT!

Das Schweizerische Aktionskomitee "Kleeblatt 3 x Nein" appelliert an Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, alle drei Kleeblatt-Initiativen am 1. April abzulehnen. Die Solidarität mit wirtschaftlich benachteiligten Gebieten, der Romandie und den Menschen in den vom Durchgangsverkehr überlasteten Ortschaften gebietet es, die letzten Lücken im Autobahnnetz zu schliessen.

Das Schweizerische Aktionskomitee "Kleeblatt 3 x Nein" unter dem Co-Präsidium von Vertretern der FDP, CVP, SVP und Liberalen ruft das Schweizer Volk zu einem entschiedenen Nein zu den drei Kleeblatt-Initiativen auf. Das Komitee steht mit Nachdruck für die Schliessung der letzten Lücken im einmal begonnenen Werk unseres Autobahnnetzes ein. Der Bau der Teilstücke der N1, N5 und N4 hat wirtschaftliche und geografische Randregionen unseres Landes an das nationale Verkehrsnetz anzuschliessen. Das Komitee appelliert insbesondere an die Solidarität der Deutschschweiz mit der Romandie, damit die N1 und N5 ihre Brückenfunktion zwischen den Landesteilen endlich wahrnehmen können. Das Komitee weist weiter darauf hin, dass Autobahnen unbestreitbar die sichersten Strassen sind und den Verkehr flüssig, schadstoffarm und ohne unnötige Umwege umweltfreundlich abwickeln können. In allen von den Kleeblatt-Initiativen betroffenen Regionen leiden heute Menschen in zahlreichen Dörfern und Städten unter einem unzumutbaren Durchgangsverkehr, den es aus den Ortschaften hinaus auf die Autobahnen zu verlagern gilt. Ohne Autobahnen werden diese Siedlungen mit

Umfahrungsstrassen entlastet werden müssen, die mindestens ebenso viel Kulturland beanspruchen und weniger Möglichkeiten für naturgerechte Linienführungen und Untertunnelungen bieten.

Das Komitee würde den Verzicht auf die Fertigstellung des Autobahnnetzes als unsinnig betrachten und ruft deshalb das Schweizer Volk zu einem Nein zu allen drei Kleeblatt-Initiativen auf.

Nein zu den "Kleeblatt-Initiativen":

Nationalstrassen sind Brücken zwischen Deutsch und Welsch

von CVP-Nationalrat Dr. Paul Zbinden, Tafers

Wieso hat man in der Schweiz vor 30 Jahren überhaupt begonnen, Autobahnen zu bauen? Sicher auch deshalb, weil man vorausschauend mit einer beträchtlichen Zunahme des Individual- und Güterverkehrs gerechnet hat und diesen Verkehrsstrom von unseren Städten und Dörfern weggleiten wollte. Unser Nationalstrassennetz ist aber auch so geplant worden, dass wir die verschiedenen Regionen unseres Landes miteinander verbinden können. Und diese wichtige Brückenfunktion wird von den Befürwortern der sogenannten "Kleeblatt-Initiativen" nun in Frage gestellt. Namentlich bei der geplanten N5 zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil sowie bei der N1 zwischen Yverdon und Murten handelt es sich um erstrangige und unverzichtbare Verbindungen zwischen der Deutschschweiz und der Romandie. Und wer den Bau dieser Strecken zu verhindern versucht, ist deshalb nicht nur einfach ein Autobahngegner, sondern muss sich auch mangelndes staatspolitisches Einfühlungsvermögen vorwerfen lassen.

Sackgassen und Flaschenhälse?

Schon ein Blick auf die Karte zeigt, dass ein allfälliger Verzicht auf die Lückenfüllung im Solothurnischen und in der freiburgisch-waadtländischen Broye den Brückenschlag zwischen der Nord-, Ost- und Zentralschweiz einerseits und den welschen Landen andererseits verhindert. Ausserdem würde damit der ganze Verkehr auf die zweitklassige N12 zwischen Bern und Vevey konzentriert. Aber nicht genug damit: Auch die Transjurane, welche den Jura und insbesondere die Ajoie verkehrstechnisch mit dem Schweizer Mittelland verbinden

soll, würde bei dem von den Initianten angestrebten Verzicht der Strecke Solothurn - Biel in einer Sackgasse enden.

Unsere welschen Compatriotes empfinden diese Nationalstrassen-Verhinderungsinitiativen als glatte Ohrfeigen von jenen, welche bereits heute über fertig ausgebaute Autobahnen verfügen. Sie fühlen sich schmäzlich übergangen. Das gilt vor allem auch für die betroffene Bevölkerung in den Dörfern an der Broye, welche schon jetzt durch den anschwellenden Autobahnverkehr wie in einem Flaschenhals erwürgt werden. Es ist daher auch ein Akt staatspolitischer Vernunft, wenn wir auch Autobahnbrücken schlagen zwischen Deutsch und Welsch. Die "Kleeblatt-Initiativen" gefährden den Sprachfrieden und sind deshalb auch aus diesem Grunde abzulehnen. Es stünde uns Deutschschweizern gut an, wenn wir unmittelbar nach dem Jubiläumsjahr 1991 nicht nur unsere Autobahnverbindungen zum Welschland fertigstellen, sondern damit auch eine Geste des freundlichen und einvernehmlichen Zusammenlebens zwischen den einzelnen Sprachgruppen machen würden.

N 1: Harte Probe für nationale Einheit?

Von Nationalrat Jean-François Leuba (Liberal/VD), Staatsrat der Waadt, Puidoux

Nach der Formulierung eines Witzbolds enden in der Schweiz zwei Autobahnen von hervorragender europäischer Bedeutung: Hamburg-Murten und Lissabon-Yverdon. Einmal mehr ist die Schweiz im Begriff, sich vor den verblüfften Augen ihrer europäischen Nachbarn der Lächerlichkeit preiszugeben. Gravierend ist dabei, dass dies erneut im Verkehrsbereich geschieht, wo sie ihre konstruktiven eigenen Vorstösse durch insulares Querulieren zu entwerten droht. Im Rahmen der Vereinbarungen über das europäische Hochleistungs-Strassennetz hat sie sich jedoch verpflichtet, mit ihrem Bauprogramm die festgelegten Normen zu respektieren.

Noch penibler ist freilich aus Schweizer Sicht die Verkehrslücke, die im Herzen der europäischen Konstellation mutwillig zwischen der Romandie und der deutschen Schweiz aufgerissen wird. Aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen, aber auch aus dem Bemühen um nationalen Zusammenhalt, ist die Westschweiz aufgerufen, alles zu unternehmen, um die Beziehungen, Kommunikationen und Bindungen zu den deutschsprachigen Miteidgenossen zu pflegen und verbessern. In diesem Dialog ist es die Erfahrung vieler aus allen politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bereichen, dass zwischen Schweizern Verständigung möglich ist, weil man sich oft genug begegnet.

Betroffene Region droht zu ersticken

Der Kern der Ortschaften im nördlichen Waadtland und der Broye wird täglich von einer endlosen Fahrzeugflut überrollt. Die betroffene Region droht zu ersticken und zwar sowohl in bezug auf die ökologische Belastung (Verkehrsstau, Lärm, Luftverschmutzung, Verkehrsgefahren) wie hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung. Auch Umfahrungsstrassen zur Schonung der bedrängten und bedrohten Ortschaften beanspruchen nicht weniger Raum als die Fertigstellung der N 1.

Auf dieser Seite der Saane ist mit Aufmerksamkeit registriert worden, dass von den 139'000 Unterzeichnern der Initiative gegen die N 1 der Löwenanteil - 124'000 - aus der deutschen Schweiz stammen. In der Waadt kamen gerade 3187 Unterschriften zusammen. Diese Zahlen unterstreichen die geringe Neigung der Waadtländer, die Opfer einer vom anderen Rheinufer importierten ökologischen Romantik zu werden.

Kein Röstigraben der Geringschätzung

Ende Herbst 1982 haben sich die Waadtländer an die Urne bemüht, um eine Initiative zurückzuweisen, die den Abschnitt Yverdon-Avenches aus der N 1 herausbrechen wollte. Es würde deshalb besonders in der Waadt mit Bitterkeit aufgenommen, wenn ihr nun eine deutschschweizerische Mehrheit diesen Streckenteil verweigern würde - notabene eine Mehrheit aus jenem Landesteil, der über ein bereits nahezu abgeschlossenes Strassennetz verfügt und im Genuss seiner wohlstandsfördernden Vorteile steht. Das wäre für viele Romands der Ausdruck einer Geringschätzung, der den berüchtigten Röstigraben mit einer massiven Schöpfkelle vertiefen müsste.

Wenn dieses Kleeblatt wuchern sollte, bliebe für die Flora eidgenössischen Gemeinsinns wenig Raum. Deshalb wünscht sich die Westschweiz mit der Verwerfung der Kleeblattinitiativen über die Sprachgrenzen unseres Landes hinweg einen Blumenstrauss der Solidarität.

Verdrehte Welt!

Am 1. April wird in der Schweiz über die Kleeblatt-Initiativen und die Beton-Initiative abgestimmt. Der Abstimmungskampf schlägt teilweise hohe Wogen. Insbesondere die Initianten der Kleeblatt-Initiativen versuchen krampfhaft, im letzten Moment mit Halb- und Unwahrheiten, mit nicht beleg- und beweisbaren Behauptungen und mit einem kräftigen Druck auf die emotionale Drüse zu retten, was von ihrer verkehrspolitischen Missgeburt noch zu retten ist. Beispiele gefällig? Bitte:

In ihrem Flugblatt "3 mal Ja für autobahnfreie Landschaften" wird im einleitenden Text behauptet:

"Noch mehr Autobahnen schränken unsere Freiheit ein." Dabei haben die Initianten offensichtlich einfach die Freiheit der Betroffenen entlang den Routen, die es zu entlasten gälte, vergessen. Kunststück, die meisten von ihnen müssen ja auch nicht dort leben. Müssen nicht mitansehen, wie Dörfer vom unnötigen Transitverkehr entzweigeschnitten werden, Schulkinder, Fussgänger, Velofahrer und ältere Menschen gefährdet werden. Durch Verkehr, der bei Fertigstellung der Autobahnen grösstenteils verschwinden würden. Selbst die Gegner der N4 im Knonauer Amt müssen heute - wenn auch ziemlich kleinlaut - eingestehen, dass die meisten Dörfer auch bei einem Nichtbau der Autobahn umfahren werden müssten.

Im Abschnitt zur Strecke Murten-Yverdon der N5 wird weiter behauptet:

"Doch damit nicht genug: Die Autobahn zieht Zweitwohnungen und Ferienhäuser nach sich." Reichlich gewagt, nachdem nur 10 Zeilen weiter oben dramatisch geschildert wird, wie die Autobahn die Landschaft nachhaltig, gründlich und für ewig zerstören würde. Entweder betrachten die Initianten das Schweizer Volk als eine Menge von Verkehrssüchtigen, die den Verkehr, Lärm und Abgase brauchen, um sich erholen zu können und sich deshalb ihr Ferienhäuschen an der Autobahn bauen. Oder die zweite, wahrscheinlichere Möglichkeit: Auch die Initianten wissen genau, dass der Siedlungsdruck sehr wenig mit dem Bau oder Nichtbau von Autobahnen zu tun hat. Weshalb behaupten sie dann das Gegenteil? Weil sich die Behauptung "Bessere Strassen - grösserer Siedlungsdruck" halt emotional schaurig schön ausschlachten lässt.

Im Abschnitt zur Strecke durchs Knonauer Amt der N4 wird es spannend:

"Der zusätzliche Pendlerverkehr würde nicht nur das Leben im Amt, sondern auch in der Stadt Zürich verunmöglichen: Die Stadt erstickt im Verkehr und verliert immer mehr an Lebensqualität." Haben Sie sich schon einmal überlegt, wer in Zürich in den letzten zwanzig Jahren immer wieder versucht hat, Lösungen der anstehenden Verkehrsfragen zu verhindern? Im Überigen kenne ich etliche Leute im Bereich Oerlikon-Schaffhauserstrasse und Kloten, die allesamt bezeugen, dass der Transitverkehr seit der Eröffnung der Nordumfahrung merklich abgenommen hat und ihre Wohngebiete spürbar entlastete. Damit stieg auch die Lebensqualität an. Wieso sollte dies für Zürichs Südhälfte nicht auch gelten? Das wissen wirklich nur die Initianten.

Ganz "heiss" wird es im Abschnitt zur N5 zwischen Solthurn und Biel:

"Eine Autobahn am Jura-Südfuss würde massiven Mehrverkehr in die Region saugen... ..und die Bahn 2000 unnötig konkurrenzieren." Womit die Bahn 2000, an der sonst von genau gleicher Seite kein gutes Haar gelassen wird, die am liebsten ebenfalls nie gebaut werden sollte, doch noch zu etwas gut ist. Wenn die genau gleichen Leute, deren einziges politisches Thema die Verhinderung der Bahn 2000 ist, nun plötzlich eben diese Bahn 2000 benützen, um den Endausbau des Autobahnnetzes zu verhindern, sollten die Warnglocken überall unüberhörbar schrillen. Die Initianten der Kleeblatt-Initiativen versuchen ganz bewusst, die gesamte Verkehrspolitik zu einer Verkehrsverhinderungspolitik umzugestalten. Dass sie die ersten wären, die schreien würden, wenn es ums Tragen der Konsequenzen ginge, darf ruhig vermutet werden.

Soviel politische Hinterhältigkeit und Borniertheit, wie sie die Initianten der Kleeblatt-Initiativen, aber auch diejenigen der Beton-Initiative, an den Tag legen, verdient eine massive Ohreifeige in Form einer wuchtigen Ablehnung aller vier Initiativen. Nur so kann der politisch mündige Bürger zeigen, dass er sich auch im Bereich Verkehrspolitik nicht gängeln lässt.

Matthias Stadelmann

Vertritt die OFRA die Sache der Frau?

Wer Kinder liebt, muss gegen die Kleeblattinitiativen sein

Im Namen der Kinder und Frauen ficht die Organisation für die Sache der Frau vehement für die Kleeblattinitiativen und malt das Schreckgespenst massiv zunehmenden Verkehrslärms und die Kinder krankmachender Luftverschmutzung, wenn die umstrittenen Autobahnteilstücke fertiggebaut würden.

Das Gegenteil ist aber der Fall. Der Durchgangsverkehr wickelt sich auf Autobahnen wesentlich sicherer, mit weniger Abgasbelastung, und dank umweltbewusster Linienführung auch für sehr viele Wohngebiete leiser ab als wenn der durch zahlreiche Dörfer und Städte zirkulieren muss. Warum hängt wohl im betroffenen Knonauer Amt an sehr vielen Häusern ein Plakat mit dem sinnigen Slogan "wohnen im Dorf-fahren ums Dorf", während kaum jemand eine sichtbare Ja-Parole zur Autobahnverhinderung zeigt?

Warum wohl demonstrieren in Faoug, geplagt von fehlegeleitetem Ost-West-Transitverkehr, echt besorgte Mütter für den Autobahnbau. Sie haben erkannt, dass Transitverkehr und der Schulweg ihrer Kinder unvereinbar sind.

Wieviele Kinder könnten noch leben, oder wären gesund statt invalid, wenn es nicht das Opfer von Verkehrsbehinderungspolitik geworden wäre?

Weil jeder Fahrzeugmotor im unregelmässigen und stockenden Verkehr auf überlasteten Strassen wesentlich mehr Treibstoff verbraucht als bei gleichmässigem Fahren auf der Autobahn, ist die Autobahnverhinderung auch ökologisch ein Bumerang. Jährlich werden so Millionen Liter Treibstoff unnötig verbraucht und entsprechend viel CO₂, mit seinen vermuteten fatalen Folgen für den Treibhauseffekt zusätzlich produziert.

Wem die Sicherheit und Zukunft der Kinder wirklich ernst sind, der sagt am 1. April klar NEIN zu den Kleeblattinitiativen.

Ernst Hess, ASTAG-Pressedienst

Kleeblatt**Beton**Ja-ParoleJa-Parole

SP Schweiz
 LdU
 Grünes Bündnis GB
 Grüne Partei d. Schweiz GPS
 EVP
 Jungsozialisten
 Junge CVP
 Schweiz. Ges. Umweltschutz SGU
 Vereinig. kleiner u. mittl. Bauern
 WWF

SPS
 LdU
 GB
 GPS

 Juso

 SGU
 VKMB
 WWF

Nein-ParoleNein-Parole

CVP
 FDP
 SVP
 Liberale Partei LP

 Auto Partei AP
 SP Freiburg
 SP Jura
 SP Neuenburg
 SP Wallis
 EDU
 Schweiz. Gewerbeverband SGV
 Vorort HIV
 Zentralverband Arbeitgeber
 Redressement National
 Aktion Freiheit und Verantwortung
 FRS
 ACS
 TCS
 ASTAG
 Gemeinderat Grenchen
 Gemeinderat Solothurn
 Schweizerischer Wirteverband

CVP
 FDP
 SVP
 LP
 EVP
 AP
 SP Freiburg
 SP Jura
 SP Neuenburg
 SP Wallis
 EDU
 SGV
 Vorort HIV
 Zentralverband Arbeitgeber
 Redressement National
 Aktion Freiheit und Verantwortung
 FRS
 ACS
 TCS
 ASTAG

 Schweizerischer Wirteverband

StimmfreigabeStimmfreigabe

SP Waadt
 Grüne Neuenburg
 Grüne Waadt
 Grüne Genf

SP Waadt
 Grüne Neuenburg
 Grüne Waadt
 Grüne Genf