

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, 27. Februar 1990

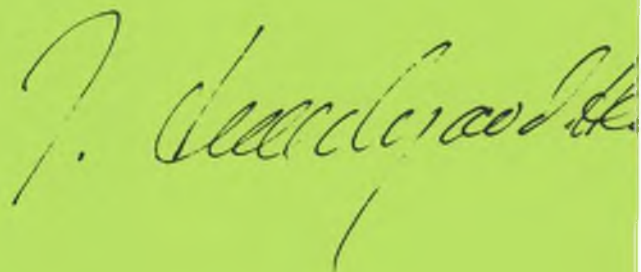
Sehr geehrte Damen und Herren

Nach dem vergangenen Wochenende sind die Abstimmungsparolen zweier weiterer Parteien zu den Kleeblatt-Initiativen bekannt: sowohl die SVP wie auch die Liberale Partei haben die drei Initiativen an ihren Delegiertenversammlungen mit überwältigenden Mehrheiten verworfen. FDP und CVP fassten am Wochenende zuvor ebenfalls ablehnende Parolen. Auch die Autoren der heutigen Pressedienstausgabe – Ständerat Norbert Zumbühl (CVP/NW), Nationalrat Hanspeter Seiler (SVP/BE), Ernst Hess (Astag), und Hans Koller (FRS) – setzen berechtigte Fragezeichen hinter die drei Initiativen. Wir hoffen, dass Ihnen der eine oder andere Artikel für Ihre Berichterstattung nützlich sein kann.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Presseausschuss

Jens Lundsgaard-Hansen



Beilagen: erwähnt

Kurz vor dem Ziel aufgeben?

Von CVP-Ständerat Norbert Zumbühl, Wolfenschiessen

Ueber dreissig Jahre wurde am schweizerischen Nationalstrassennetz gebaut. Heute ist das Bauprogramm in einer Länge von rund 1'500 km beinahe fertig ausgeführt. Die Motorisierung hat aber den Strassenbau weit überholt: Das Strassennetz hat in der Zeit von 1960 bis 1984 um 27 Prozent zugenommen, der Motorfahrzeugbestand jedoch um 500 Prozent.

Vielleicht wäre es heilsam, wenn die Nationalstrassen für eine Woche gesperrt würden und sich die Autoschlangen wie zur "guten alten Zeit" durch die Dörfer und Städte zwängen müssten. Selbst Unbelehrbare würden sagen: unhaltbar, eine Katastrophe! Warum will man aber nicht einsehen, dass unser Nationalstrassennetz nun endlich durch die fehlenden Strassenstücke ergänzt werden muss? Geht es um eine Zwängerei oder fehlt es an der Einsicht? Vermutlich handelt es sich um eine Mischung von beidem, die Begründung zu den Kleeblatt-Initiativen lässt dies deutlich erkennen.

Widerlegbare Argumente

Man führt ins Feld, wir hätten bereits das dichteste Autobahnnetz der Welt, die Autobahnen "frässen" Boden, die Bodenpreise würden in die Höhe getrieben und der Ausbau der fraglichen Teilstücke produziere noch mehr Verkehr.

Darauf lässt sich antworten, dass der Dichte unseres Nationalstrassennetzes seinerzeit vom Volk zugestimmt worden ist, und zwar in der richtigen Meinung, dass auch die Regionen unseres Landes bestmöglich erschlossen werden müssen. Mit dem berühmten Fadenkreuz Nordsüd und Ostwest hätte man wohl dem internationalen Durchgangsverkehr gedient, aber der "Verblutung" der Regionen Vorschub geleistet. Das Argument der Befürworter der Kleeblatt-Initiativen, es sei verfehlt geplant worden, könnte nur dann gelten, wenn Teilstücke aus dem Bauprogramm herausgebrochen werden, wie dies die Initianten tatsächlich fordern. Leider geht durch den Bau von Autobahnen auch kostbares Kulturland verloren. Aber auch Umfahrungsstrassen könnten nicht bodensparender erstellt werden. Zudem kann durch eine Verbesserung der Planung, dies allerdings nur mit erheblichen

Mehrkosten, Boden eingespart und dem Umweltschutz noch vermehrt Rechnung getragen werden.

So kann beispielsweise bei der N 4 durch das Knonaueramt der ursprüngliche Bedarf von 62 auf 40 Hektaren vermindert werden. Eine Bodenpreissteigerung durch den Nationalstrassenbau ist völlig ausgeschlossen, weil bekanntlich keine Spekulationspreise entschädigt werden. Die Preise halten sich also durchwegs in einem vernünftigen Rahmen.

Eine Täuschung ersten Ranges ist wohl die Behauptung, durch die Verhinderung des Ausbaus der fraglichen Teilstücke könne man die Zunahme des Verkehrs bremsen. Die Zunahme des Motorfahrzeugbestandes ist in erster Linie auf den Wohlstand und auf die geänderten Lebensgewohnheiten zurückzuführen. So oder so, sofern die gute Wirtschaftslage anhält, wird der Fahrzeugbestand ohne Zweifel noch zunehmen, und dies erfordert ein geschlossenes, gutausgebautes Nationalstrassennetz.

Nein aus Innerschweizer Sicht

Die Innerschweiz ist von der N 4 im Knonaueramt direkt angesprochen. Dieses Strassenstück hat für uns eine besondere Bedeutung, denn eine direkte, rasche Verbindung nach Zürich, nach der Nordostschweiz und in den süddeutschen Raum hat für uns einen bedeutenden Stellenwert. Der Ausbau dieses Teilstückes N 4 ist deshalb aus Innerschweizer Sicht dringend notwendig.

In unserem Land hat der Autobahnbau seinen Höhepunkt schon längst erreicht, es geht jetzt nur noch um die Fertigstellung der wichtigen Teilstücke zwischen Murten und Yverdon, zwischen Biel und Solothurn und durch das Knonaueramt. Betrachtet man unser Nationalstrassennetz im Gesamten, dann sind die drei Kleeblatt-Initiativen vollends unverständlich und unsinnig! Bei einer sachlichen Betrachtungsweise kann es deshalb nur eine Antwort geben: Kleeblatt-Initiativen - dreimal Nein!

Strassenbauvorlagen im Multipack

ZU DEN KLEEBLATT-INITIATIVEN

von Hanspeter Seiler, Nationalrat SVP, Ringgenberg

Am 1. April dieses Jahres hat das Schweizervolk über einen Strauss von verkehrspolitischen Vorlagen zu befinden. Neben der "Stopp dem Beton"- ist auch über die sogenannten "Kleeblatt"-Initiativen zu entscheiden.

Da warents nur noch drei

Die im Juli 1987 eingereichten, an sich selbständigen Volksbegehren, bezwecken grundsätzlich Gleiches. Vier noch fehlende Nationalstrassenabschnitte sollen nach dem Willen der Initianten nicht gebaut werden. Es handelt sich um die 45 km der N1 zwischen Murten - Yverdon, die 35 km der N5 zwischen Solothurn und Biel, der 13,5 km lange N4-Abschnitt im Knonauer-Amt und schliesslich die Transjurane als Verbindung durch den Jura nach Basel. Das gegen den Bau dieser Transjurane gerichtete Volksbegehren ist in der Zwischenzeit - vernünftigerweise - zurückgezogen worden. Das staats-, verkehrs- und entwicklungspolitisch schwächste Blättchen ist damit bereits verdorrt, das Kleeblatt von seiner grössten Hypothek befreit. Wie aber hat man zu den drei übrig gebliebenen Kleeblättern Stellung zu nehmen?

Aspekt Umwelt

Beim "Kleeblatt" - vorwiegend aus umweltpolitischen Motiven lanciert - steht die Frage im Vordergrund, ob die Fertigstellung dieser Nationalstrassenabschnitte punkto Landverbrauch, Umweltbelastung und Emmission des Strassenverkehrs verantwortbar ist. Schutz der Anwohner vor Lärm, abgasgeschwängelter Luft und Unfallgefahr, und damit das Schaffen motorfahrzeugarmer Strassen muss ein wichtiges Anliegen des Umweltschutzes sein. Es gilt, die unter stets zunehmendem Durchgangsverkehr stark leidenden Ortschaften und ihre Einwohner davon zu entlasten und den Verkehr, vorallem auch den Schwerverkehr, auf die Autobahnen umzulenken. Dass Innerortsverkehr mit seinem ständigen Abbremsen, Zurückschalten, Anfahren und Beschleunigen bezüglich Schadstoffbelastung, Lärm und Verkehrssicherheit einem Vergleich mit den ortsumfahrenden Autobahnen nicht standhält, weiss heute wohl jedermann.

Ergebnisse von Umfragen bei den direkt Betroffenen bestätigen, dass diese auf die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sehr hoffen. Verschiedene Nationalstrassenbauwerke der letzten Jahre (z.B. N8/Linksufrige Brienerseestrasse) beweisen, dass es bei gutem Willen aller Beteiligten möglich ist, in vernünftiger Weise, finanzpolitisch und volkswirtschaftlich vertretbar, auf Land und Landschaft Rücksicht zu nehmen. Jeder Nationalstrassenbau hat zudem heute eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung zu bestehen.

Erntet Verkehr, wer Strassen säht?

Die Kleeblatt-Befürworter befürchten mit dem Bau der rund 93 Autobahn- oder Autostrassenkilometer werde das Gesamtverkehrsaufkommen vergrössert, man produziere damit mehr Verkehr. Untersuchungen zeigen klar auf, dass bei Eröffnung von Autobahnabschnitten und Umfahrungsstrassen der Verkehr auf den bisher benützten Strassen - meist Orts- und Quartierdurchfahrten - sehr erheblich zurückging. Man stellt offensichtliche Verkehrsverlagerungen, nicht aber eine generelle Verkehrszunahme fest. Damit wird der Hauptzweck erfüllt: der motorisierte Verkehr soll aus dem Siedlungsraum und Wohngebiet ausgelagert werden.

Wer Strassen "säht", will nicht mehr Verkehr "ernten", sondern ihn bloss anderswo umleiten, dorthin nämlich, wo er flüssiger und sicherer ist, wo er verkehrsplanerisch richtigerweise hingehört.

"Röstigraben" verkleinern - und Brückenfunktionen erhöhen

Die föderalistisch geprägte Struktur unseres Landes gebietet es, bei der Verwirklichung nationaler Werke alle Landesteile möglichst gleichwertig zu berücksichtigen. Es ist eine Tatsache, dass das Nationalstrassennetz in der Westschweiz nicht dieselbe Dichte aufweist wie etwa in der Deutschschweiz. Die Wirtschaftsräume im Waadtland und im Kanton Neuenburg fordern zu Recht für ihre breitgefächerte regionale Gliederung neben der N 12, die bloss die östlichste Welschschweiz bedient, noch weitere direkte Nationalstrassenverbindungen mit der Deutschschweiz und deren Wirtschaftszentren. Die aus dieser Sicht bedeutsame wirtschafts- und staatspolitische Brückenfunktion des Nationalstrassennetzes, im besondern hier der N 1, kann nur dann echt zum Tragen kommen, wenn das versprochene Netz auch wirklich erstellt ist und die bestehenden Lücken geschlossen werden. Aehnliche Argumente macht auch die Zentralschweiz geltend: eine nationalstrassenseitige Direktverbindung mit dem Wirtschaftsraum Zürich soll durch die Fertigstellung der N 4 im Knonaueramt ermöglicht werden. Nebenbei sei bemerkt, dass die N 1 und die N 4 Teile des europäischen Verkehrsnetzes sind. Ein Staat, der sich aufrafft, seinen Teil zu diesem Europa beizutragen, muss diesen Aspekt zumindest bedenken.

Lücken schliessen ja - zusätzliche Autobahnen nein!

Die drei umstrittenen Nationalstrassenabschnitte bilden mit anderen noch nicht realisierten Teilstücken zusammen die Lücken im nationalen Verkehrsnetz; es geht einzig und allein darum, das begonnene und beschlossene Werk zu vollenden. Niemand denkt heute daran, das Nationalstrassennetz darüber hinaus zu erweitern. Wenn diese Lücken geschlossen sind, steht ein leistungsfähiges und bedarfsgerechtes nationales Netz für den motorisierten Verkehr zur Verfügung. Mehr braucht es nicht. Die grossen Verkehrs-Investitionen der Zukunft gelten unzweifelhaft der Bahn, die in mancher Hinsicht einen Nachholbedarf abzudecken hat. Kurzfristig also Vollenden des Begonnenen, dann Bahn frei für die Bahn! Die Bereitschaft, Gelder für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs freizustellen, wächst mit der Vollendung des Nationalstrassennetzes. Auch deshalb ein Nein zu den "Kleeblättern"!

Autobahnbau verhindern, heisst innerorts Kinder gefährden!

Im Vorfeld der eidgenössischen Volksabstimmung vom 1. April über die sogenannten Kleeblatt-Initiativen bleibt es um die Frage der Verkehrssicherheit vor allem seitens der Initianten verdächtig still. Dabei konnten zum Teil dieselben Leute im Vorfeld der Tempoinitiative vom vergangenen November die tödliche Bedrohung von einigen Stundenkilometern mehr oder weniger nicht blutig genug hervorheben.

In der Frage des Autobahnbaus geht es aber um viel wesentlichere Sicherheitsaspekte. Das Risiko eines schweren Unfalls ist auf Autobahnen nach zuverlässigen Erhebungen der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) - Sie lesen richtig - fünfmal tiefer als auf dem übrigen Strassennetz.

Jede Lücke im Nationalstrassennetz bedeutet aber, dass sich der Verkehr statt über die sichere Autobahn über das fünfmal gefährlichere Inner- und Ausserortsstrassennetz bewegen muss. Die Fertigstellung des Autobahnnetzes zu verhindern heisst deshalb, kaltschnäuzig Verkehrsoffer in Kauf zu nehmen. Wer übernimmt dafür die Verantwortung? Sind sich die Mitläufer ökologisch verbrämter Verkehrsbehinderungspolitik bewusst, dass sie in den betroffenen Gebieten vor allem die schwächsten Verkehrsteilnehmer, Kinder, ältere Leute, Fussgänger und Velofahrer, unnötigen Gefahren aussetzen?

Die effektive Bedrohung des zwangsweise durch Dörfer und Städte geleiteten Durchgangsverkehrs in Zahlen ausdrücken zu wollen erscheint uns zu makaber und verwegen. Doch eines ist mit tödlicher Sicherheit klar: Mancher bisherige Unfall mit Todesfolge oder Schwerverletzten wäre bei fertiggestelltem Nationalstrassennetz nicht passiert, und mancher weitere müsste bei Fertigstellung der umstrittenen Teilstücke nicht mehr passieren.

Der Mensch gehört doch immer auch noch zu unserer Umwelt - oder? Daher am 1. April Nein zu unnötigen Unfällen - und deshalb Nein zu den Kleeblatt-Initiativen!

Gute Verkehrswege sind Voraussetzung für Wirtschaftsentwicklung

Die regionalpolitische und regionalwirtschaftliche Bedeutung der Nationalstrassen wird seit einiger Zeit in Frage gestellt. Insbesondere werden den Vorteilen der besseren innerregionalen Verbindungen und sichereren sowie schnelleren Erreichbarkeit der Zentren durch die Autobahnen die Nachteile gegenübergestellt, dass die leistungsfähigen Strassen den Abzug von Kaufkraft und von qualifizierten Arbeitskräften in die Zentren bewirken. Trotzdem herrscht nach wie vor die Erkenntnis vor, dass grossräumige und leistungsfähige Strassenerschliessungen nicht eine Garantie, aber die Voraussetzung für das wirtschaftliche Gedeihen benachteiligter Regionen darstellen.

Es ist unbestritten, dass die Nationalstrassen eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren unserer stark arbeitsteiligen und daher verkehrswirtschaftlich orientierten Volkswirtschaft sind. Das Nationalstrassennetz umfasst die wichtigsten und schnellsten Strassenverbindungen zwischen wirtschaftlichen Zentren und in die Regionen. Mit der Zustimmung des Schweizer Volkes im Jahr 1958 zum Bau der Nationalstrassen ist ein verkehrs- und staatspolitischer Entscheid getroffen worden, der für die Entwicklung unserer Volkswirtschaft von einmaliger Bedeutung sein dürfte; sowohl in den letzten 30 Jahren, wie auch in der Zukunft.

Dass zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung eines Gemeinwesens und der Schaffung moderner Verkehrswege ein enger Zusammenhang besteht, lehrt uns die Geschichte. Der wirtschaftliche Wohlstand einer Region konnte sich immer nur aufgrund guter Verkehrswege entwickeln, die die Voraussetzung für den gegenseitigen Warenaustausch und die wechselseitigen Handelsbeziehungen darstellen. Somit sind leistungsfähige Strassen der eigentliche Motor der Zivilisation.

Ein aktuelles Beispiel der befruchtenden Wirkungen gutausgebauter Strassenverbindungen ist der Bau der N12 von Bern nach Vevey. Dank der N12 hat die Region Bulle, aber auch der Sense- und Saanebezirk, einen beispiellosen Aufschwung erlebt. Während der Bezirk Greyerz in den Jahren 1966 bis 1975 etwa 1000 Arbeitsplätze eingebüsst hatte, konnten von 1975 bis 1985 rund 1500 neue Arbeitsplätze geschaffen werden, davon 660 seit der Eröffnung der N12 im Jahr 1981. Ohne den Bau der N1 wäre dieses "Freiburger Wirtschaftswunder" nicht möglich gewesen.

Auf der Erkenntnis, dass eine Hochleistungsstrasse mit nahtlosen Verbindungen zu den wichtigsten Wirtschaftszentren heute eine notwendige Voraussetzung für das wirtschaftliche Gedeihen einer Region darstellt, bauen auch die Kantone Thurgau (N7), Wallis (N9 und N6), Waadt (N1), Neuenburg und Jura (N5 und N16) sowie die Innerschweizer Kantone (N4) ihre Bemühungen zur Förderung der regionalen Wirtschaft. Besonders die Westschweizer Kantone Waadt, Neuenburg und Jura, wo in den letzten Jahren grosse Anstrengungen zur Ankurbelung der Wirtschaft unternommen worden sind, drängen seit Jahren auf einen Anschluss ans übrige schweizerische Nationalstrassennetz.

Die "Kleeblatt-Initiativen", die punktuelle Lücken im Nationalstrassennetz verlangen, laufen den Bestrebungen zur Förderung der Wirtschaft in den benachteiligten Regionen diametral entgegen. Sie bewirken, dass das Ziel nach gleichwertigen wirtschaftlichen Entwicklungschancen durch eine gleichwertige Erreichbarkeit aller Regionen unseres Landes in weite Ferne gerückt wird. Dadurch erleiden die betroffenen Regionen längerfristig einen kaum mehr korrigierbaren Nachteil im Wettbewerb mit anderen Wirtschaftsregionen. Denn allen Einwänden zum Trotz gilt die Feststellung als erhärtet, dass gute Verkehrswege nicht unbedingt den wirtschaftlichen Aufschwung einer Region garantieren, dass sie aber eine notwendige Voraussetzung dazu sind.

Hans Koller
Schweiz. Strassenverkehrsverband FRS