

DIE VOLKSINITIATIVE "DEMOKRATIE IM NATIONALSTRASSENBAU"

(Eidg. Volksabstimmung vom 26. Februar 1978)

M u s t e r r e f e r a t

=====

Nach der Verwerfung der Albatros-Initiative Ende September 1977 mit 1'158'000 Nein gegen 741'000 Ja ist es jetzt das zweite Mal, dass eine in ihren Konsequenzen nicht durchdachte und praktisch undurchführbare Initiative, den motorisierten Strassenverkehr betreffend, Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet wird.

WAS WILL DIE INITIATIVE?

Lanciert wurde der neue Vorstoss vom Umweltschützer Franz Weber. Verlangt wird mit dem am 22. Juli 1974 von einem Initiativkomitee mit 67'817 gültigen Unterschriften eingereichten Begehren "Demokratie im Nationalstrassenbau" die Aufnahme eines neuen Artikels 36bis Absatz 1bis in die Bundesverfassung. Zweck soll ein grösseres Mitspracherecht von Bundesversammlung und Volk im Nationalstrassenbau sein.

Die Bundesversammlung hätte demnach über Konzeption, Linienführung und Ausführung der Nationalstrassen zu beschliessen. Diese Beschlüsse wären dem Volk vorzulegen, wenn es von 50'000 Stimmberechtigten oder von acht Kantonen verlangt wird.

In einer Uebergangsbestimmung würde ferner festgelegt, dass alle Nationalstrassen und -strassenabschnitte, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt oder noch nicht in Ausführung begriffen waren, der neu zu ordnenden Beschlussfassung zu unterliegen hätten.

Neben rechtlichen und staatspolitischen Bedenken erweist sich diese Uebergangsbestimmung als offensichtlicher Pferdefuss der Initiative Weber.

DIE BEHANDLUNG DER INITIATIVE IN DEN EIDG. RÄTEN

Sowohl der National- wie der Ständerat haben beschlossen, Volk und Ständen die Verwerfung der Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" zu empfehlen.

Im Ständerat fiel dieser Entscheid mit 36 : 1 Stimme, im Nationalrat mit 117 : 0 Stimmen.

Der Bundesrat verzichtete darauf, der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Beide Räte haben sich dieser Auffassung angeschlossen. Sie haben aber den Bundesrat mit einer Motion beauftragt, über sechs genau definierte Strassenzüge, deren Notwendigkeit heute bestritten ist, Bericht zu erstatten. Bis zum Entscheid des Parlamentes dürfen für diese Strecken weder Baubeschlüsse gefasst, noch Bauarbeiten vergeben werden. Es steht dem Bundesrat dabei frei, auch weitere Nationalstrassenstücke dem Parlament zur nochmaligen Prüfung zu unterbreiten.

Das Parlament hat damit einen Weg gefunden, der die Nachteile der Initiative ausschliesst, wie Abbruch von neu erstellten Teilstücken, die rechtliche Undurchführbarkeit, die Gefahr der Zerstückelung eines einheitlichen Nationalstrassennetzes und das unnötige Aufreissen von Minoritätsproblemen.

DER GELTENDE RECHTSZUSTAND

Nach der geltenden Verfassungsbestimmung und dem sich darauf stützenden Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen sind für den Nationalstrassenbau folgende vier Verfahrensstufen vorgesehen:

1. Für die Planung ist die Bundesversammlung zuständig. Mit einem einfachen Bundesbeschluss entscheidet die Bundesversammlung über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen.
2. Das generelle Projekt, das die schon recht genaue Linienführung, die Anschlussstellen und die Kreuzungsbauwerke enthält, wird von den Kantonen ausgearbeitet und dem Bundesrat mit den Vernehmlassungen der Gemeinden und der kantonalen Regierungen zur Genehmigung unterbreitet.
3. Die anschliessend von den Kantonen auszuarbeitenden Ausführungsprojekte werden öffentlich aufgelegt. Ueber Einsprachen entscheidet die kantonale Regierung. Die bereinigten Ausführungsprojekte werden dem Eidg. Departement des Innern zur Genehmigung unterbreitet, womit Linienführung und Bauart endgültig bestimmt sind.
4. Bau und Unterhalt der Nationalstrassen stehen alsdann den Kantonen zu.

Neben den oben erwähnten Rechtsverfahren bestehen auch beim Nationalstrassenbau alle die Einwirkungsmöglichkeiten, die sich aus den allgemeinen Volksrechten ergeben: Petitionen, Volksinitiativen nach kantonalem Recht, eidgenössische Verfassungsinitiativen und persönliche Vorstösse in den eidgenössischen Räten. Bereits heute kann die Bundesversammlung, wenn sie dies wünscht, durch Revision ihres Beschlusses vom 21. Juni 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes die allgemeine Linienführung beeinflussen und beispielsweise bestimmen, ob eine Nationalstrasse ein bestimmtes Gebiet durchfahren soll oder nicht.

Schon in der zweiten Verfahrensstufe der generellen Projektierung, werden die Gemeinden und Kantone zur Mitarbeit beigezogen. Die Ausführungsprojekte der dritten Phase werden ebenfalls von den Kantonen selber ausgearbeitet. Wer Einblick in dieses Ver-

fahren hat weiss, dass schon in dieser Phase ein äusserst intensiver Kontakt bis hinunter zum Grundeigentümer, zu allen Interessierten und Betroffenen und vor allem zu den örtlichen Behörden erfolgt. Es ist paradox, dass diese Aufgabe fortan bei strenger Auslegung des Initiativtextes hinauf auf die Bundesversammlung übertragen werden soll. Dabei handelt es sich hier ganz klar um Aufgaben der Exekutive und der Verwaltung, nicht aber um solche der gesetzgebenden Behörde.

"Ich weiss nicht, ob es ein besseres Verfahren gibt, als dasjenige, welches wir tagtäglich anwenden, indem wir nämlich alle jene, die im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau Anliegen haben, anhören, vor allem auf Gemeindeebene. Ich führe praktisch während jeder Session solche Besprechungen durch, bei denen man auf die Anliegen eingeht, und ich bin daher sehr oft in der Lage, den Gesuchstellern nicht eine oder zwei Varianten zu unterbreiten, sondern es geht oft um 10, 15 oder 20 Varianten. Ich möchte Sie fragen, ob es ein besseres Mittel gibt, auf die Anliegen der Bevölkerung, der Gemeinden und Städte einzugehen, als dass man miteinander spricht und nach gemeinsamen Lösungen sucht? Wir haben auf diese Art die Lösung von Faido gefunden; wir haben auf diese Art Ligerz am Bielersee in voller Uebereinstimmung mit den Instanzen des Natur- und Heimatschutzes und des Gemeinderates gelöst; wir haben in Werdenberg verschiedene Gemeindebehörden angehört. Die Beispiele in dieser Richtung liessen sich vermehren." Das sagte Bundesrat Hürlimann im Ständerat.

DIE NATIONALSTRASSEN SIND ZUR NOTWENDIGKEIT GEWORDEN

Das Nationalstrassennetz wurde Ende der fünfziger Jahre für 1 Million Motorfahrzeuge geplant, wie das für das Jahr 1980

vorausgesagt wurde. Der Strassenverkehr hat sich jedoch rascher entwickelt. Schon 1963 wurde dieser für 1980 prognostizierte Motorisierungsstand erreicht. Seither ist die Entwicklung, wenn auch mit abgeschwächter Zuwachsrate, weitergegangen.

Aus diesem Grunde ist das Wunschdenken, das der Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" zugrunde liegt, unrealistisch. Sie geht von der Vorstellung aus, auf den Bau dieser oder jener Teilstrecke des Nationalstrassennetzes könne verzichtet werden. Unrealistisch ist diese Vorstellung sowohl bezogen auf den heutigen Verkehr, als auch im Blick auf die künftige Verkehrszunahme, selbst wenn sie als gering angenommen wird.

Die Wirklichkeit sieht doch ganz anders aus. Das heute in Betrieb stehende Autobahnnetz ist aus dem Verkehrswesen unseres Landes nicht mehr wegzudenken. Mit etwas Phantasie kann man sich den Zustand vorstellen, wie er sich ohne Autobahnen ergeben müsste. Die herkömmlichen Hauptstrassen wären nicht in der Lage, den sich auf den Autobahnen abwickelnden Verkehr auch noch zu übernehmen.

Verkehrszusammenbrüche, unerträgliche Hemmnisse im Verkehrsablauf und eine unzumutbare Belastung der Anwohner in Ortschaften und Dörfern treten heute vorwiegend dort auf, wo die entsprechenden Abschnitte des Nationalstrassennetzes noch nicht erstellt sind, wo also das Netz Lücken aufweist, wie etwa am Walensee, oder wo wegen Belagsarbeiten Teilstücke vorübergehend geschlossen werden müssen.

Es gibt in der Tat nur einen Weg, um die Verhältnisse zu verbessern: die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes, damit es als homogenes Ganzes seine ihm zgedachte Aufgabe erfüllen kann. Die Sicherheit auf den Autobahnen ist um ein Vielfaches grösser als auf den konventionellen Strassen.

Das ist ein unschätzbare Gewinn. Aber nicht nur auf den Autobahnen ist die Verkehrssicherheit grösser, sondern, dank dieser Anlagen auch auf dem übrigen Strassennetz, das durch die Nationalstrassen entlastet wird. Wegen des geringeren ortsfremden Durchgangsverkehrs werden Dörfer und Ortschaften wieder wohnlicher und verkehrssicherer.

NATIONALSTRASSEN BEDEUTEN AUCH UMWELTSCHUTZ

Ueber alle Zweifel steht fest, dass die Nationalstrassen nicht nur eine auf die heutige Zeit zugeschnittene verkehrstechnische Notwendigkeit sind, sondern dass sie, auch wenn sie auf der einen Seite Wunden in die Natur schlagen, auf der andern doch dem Umweltschutz wesentliche Dienste leisten. Sie ziehen den Verkehr vom bestehenden Strassennetz, das nur in den wenigsten Fällen immissionsarm gestaltet ist, ab, ermöglichen, dass es bloss noch in reduziertem Umfang ausgebaut werden muss, und fassen diesen Verkehr auf besonders gebauten Hochleistungsstrassen zusammen. Das trifft auch in den Städten zu, wie dies die neuesten Erfahrungen mit einzelnen, vor verhältnismässig kurzer Zeit eröffneten städtischen Nationalstrassen und Stadtumfahrungen eindrücklich belegen. Entgegen den Bedenken, wie sie städtischen Nationalstrassen gegenüber erhoben werden, zeigt sich nämlich deutlich, dass durch die Kanalisierung des Verkehrs auf wenige städtische Hochleistungsstrassen in den Wohnquartieren weniger Verkehr und weniger Lärm und Abgase entstehen.

Wie alle Dinge haben selbstverständlich auch die Autobahnen ihre zwei Seiten. Es ist aber unobjektiv, einzig bloss ihre Nachteile hochzuspielen, die Vorteile jedoch, die sie für Ortschaften und Städte haben, zu übersehen. Dadurch, dass die Nationalstrassen das bestehende Strassennetz entlasten, wird mancher Strassenbau, namentlich in den Ortschaften, unnötig oder kann in bescheidenerem Masse gehalten werden.

"Wir haben beispielsweise letztes Jahr wegen Belagsarbeiten einige Wochen lang während der Hochsaison die N 1 über Egerkingen umleiten müssen. Was haben uns die Leute geschrieben? Sie fragten immer wieder, wann endlich der Verkehr wieder aus dem Dorf herausgenommen werde, es sei nicht mehr tragbar". So Bundesrat Hürlimann im Ständerat.

KRITIK AN DER INITIATIVE

1. Uebergangsbestimmung

Nach der Uebergangsbestimmung der Initiative wären alle Nationalstrassen und -abschnitte, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt oder noch nicht in Ausführung waren, dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Dieses rückwirkende Recht könnte dazu führen, dass Nationalstrassen wieder abgerissen werden müssten. Kein Volk und keine Regierung kann sich den Widersinn leisten, Werke, die mit Hunderten von Millionen eben erstellt wurden, mit einem neuen Millionenaufwand wieder abzurechnen. Mit Recht weist der Bundesrat in seiner Botschaft darauf hin, dass derjenige Bürger, der für das Volksbegehren an sich ist, in eine eigentliche Zwangslage geraten könnte. Er hat keine Möglichkeit, sich gesondert über die verschiedenen Begehren der Initiative auszusprechen. Tritt er für die Initiative ein, so hat er auch die offensichtlich widersinnigen Konsequenzen der Uebergangsbestimmung in Kauf zu nehmen. Seit dem 1. August 1973 bis heute wurde an mehr als 30 Nationalstrassenabschnitten mit Bauarbeiten begonnen. Die Initiative schafft die Gefahr, dass die entstandenen Strassenbauten wieder abgebrochen werden müssten. "Die Folgen solcher Volksentscheide wären kaum auszudenken. Soeben dem Betrieb übergebene neue Nationalstrassen müssten unter Umständen geschlossen und unter erheblichem baulichem Aufwand wieder abgerissen

werden. Hunderte von Millionen Franken, die für die Erstellung der Werke aufgewendet wurden, und Dutzende von Millionen Franken, die der Abbruch der Bauwerke erfordern würde, wären verschwendetes Geld", schreibt der Bundesrat.

2. Die Rechtssicherheit

Der in der Initiative enthaltene Unsinn greift jedoch weit über diese unrealistische Abbruchforderung hinaus. Dispositionen unzähliger Grundeigentümer, also persönliche Eigentums-, Besitzes- und Vermögensverhältnisse könnten mit einem Schlag entscheidend verändert werden. Dies müsste unter Umständen vier bis fünf Jahre nach der Durchführung wertvoller Güterzusammenlegungen und bei weitgehend neuen Grundeigentumsverhältnissen geschehen. Solchen Güterzusammenlegungen wäre mit einem Schlag die Rechtsgrundlage entzogen, aber die Wiederherstellung des früheren Zustandes wäre weder mit einem Schlag, noch mit mehreren Schlägen möglich. Man könnte zwar dem einen und andern Grundeigentümer seine paar Quadratmeter wieder zurückerstatten und den Preis von ihm zurückfordern. Aber was müsste in den zahlreichen Fällen geschehen, wo grosse Flächen, ganze Heimwesen, den Eigentümer wechselten? Jeder, der mit dem neuen Zustand nicht zufrieden wäre, würde die Wiedereinsetzung in das frühere Eigentum mit Recht verlangen. Viele, die sich auf den neuen Zustand eingestellt haben, würden sich widersetzen und eine behördliche Exmission als Rechtsbruch empfinden. Absolut undurchführbar wäre dieses Vorgehen in den Fällen, in denen seither Veräusserungen an Dritte stattgefunden haben. Nehmen wir den Fall eines Bauern, der sich nur widerstrebend durch die Nationalstrasse von seinem Heimwesen verdrängen liess, der aber seither mit dem Erlös eine Ersatzliegenschaft erworben und dort Wurzeln geschlagen hat. Er will nun nicht mehr zurück. Und wenn er es noch wollte, würde es ihm kaum möglich sein, jemanden zu finden, der ihm für seine neue Liegenschaft so-

viel gäbe, dass er dem Kanton den Preis zurückerstatten könnte, den er seinerzeit für den Erwerb der neuen Liegenschaft erhalten hatte. Es geht in einem geordneten Rechtsstaat nicht an, rechtsgültige Verträge und im Grundbuch verbriefte Rechtszustände, d.h. das Vertrauen des Bürgers in die ordnungsgemäss gewachsene Rechtsordnung, auf diese Art aufs Spiel zu setzen und als "quantité négligeable" zu behandeln.

Und zuguterletzt haben wir uns bewusst zu sein, dass mit der gefährlichen Tendenz, Aufgaben, die in unserer Rechtsordnung einer bestimmten Behördenstufe zugewiesen sind, einem breiteren Gremium zum Entscheid zu überlassen, nicht nur das Mitspracherecht erweitert wird. Wo Zuständigkeiten verwischt und Verantwortungen abgeschoben werden, entsteht schliesslich ein Zustand, in dem alle für alles, aber keiner für etwas mehr die Verantwortung trägt. Wenn wir in unserem Lande und in unserem Staate von der Gemeinde über die Kantone zum Bund die Rechtssicherheit verlieren und uns nicht an ganz bestimmte Regeln und Beschlüsse halten können, dann ist etwas Entscheidendes gefährdet.

Dieser letztere Gedanken hat auch einen bedeutenden staatsrechtlichen Aspekt. Es geht nicht nur darum, jeder Behördenstufe die ihr auf Grund der geltenden Rechtsordnung zustehenden Kompetenzen zu erhalten, um ein Durcheinander zu vermeiden, es geht in den ganz grossen Zügen auch um die Wahrung einer sauberen Aufgabentrennung im Staate. Nach der Absicht der Initiative würden Aufgaben, die eindeutig Sache der Exekutive sind, der ohnehin überlasteten Legislative übertragen, wodurch trotz Aufblähung der Zentralverwaltung der direkte Kontakt mit den Beteiligten im Sinne einer Demokratisierung nicht gefördert, sondern sehr erschwert würde. Die Kantonsregierungen und ihre Verwaltungen sind ohne Zweifel besser in der Lage, die vielen Probleme der Ausführungs-

projektierung mit der entsprechenden Kenntnis von Land und Leuten zu bewältigen als das eidgenössische Parlament oder allenfalls Funktionäre des Bundes.

3. Mitbestimmung bei der Planung

Es ist nicht daran zu zweifeln, dass Volksabstimmungen über die Linienführung und den Bau von einzelnen Nationalstrassenabschnitten von der Sache her gesehen wenig sinnvoll sind. Zwei Ueberlegungen erhärten dies: Der eine Grund liegt in folgendem: Wiederholt schon sind in Gemeinden und in Kantonen Fälle aufgetreten, in denen die Stimmbürger einen Gesamtplan zwar gebilligt, später aber bei veränderter öffentlicher Meinung Verwirklichungsetappen abgelehnt haben. Solche Zufallsentscheide haben sich selten als glücklich erwiesen. Entweder bleibt dann das Gesamtkonzept Stückwerk, das den ihm zugedachten Zweck nicht voll zu erfüllen vermochte, oder aber das Gesamtkonzept musste später mit wesentlichen Mehraufwendungen doch verwirklicht werden.

Es ist naheliegend, dass sich genau dasselbe auch auf Bundesebene im Nationalstrassenbau wiederholen müsste. Denn Entscheide könnten hier immer nur über einzelne Teilstrecken gefällt werden, deren Auswirkungen aber leicht das ganze Nationalstrassenkonzept durcheinander bringen würden. Wie liesse es sich gegenüber dem Volk und dem zahlenden Motorfahrzeugverkehr rechtfertigen, teure Nationalstrassen zu bauen mit dem Risiko, im Falle eines Referendums Teilstrecken davon entweder an einem ungünstigen Punkt enden oder von einem nächsten, ebenso ungünstigen Punkt aus wieder beginnen zu lassen? Ein so bedeutendes Werk wie die Nationalstrassen kann nur als Ganzes sinnvoll sein und auch nur als Ganzes gegenüber dem Volk verantwortet werden. Wenn man es in Teilstücke zerhackt, von denen einzelne möglicherweise nie oder höchstens nach jahrelangen Umtrieben und Verspätungen gebaut

werden könnten, müsste es dazu führen, dass ein Grossteil des bestehenden Nationalstrassennetzes seine Funktion nicht voll erfüllen kann.

Die Folgen eines fragmentarisch bleibenden, auf Jahre hinaus eventuell nie fertig werdenden Nationalstrassennetzes könnten indessen leicht auch das kantonale Strassennetz in Mitleidenschaft ziehen. Viele Kantone haben in Richtplänen ihr Strassennetz auf die Nationalstrassen ausgerichtet: Würde in einem verhältnismässig späten Zeitpunkt ein Nationalstrassenzug durch Volksentscheid aus dem Netz herausgebrochen, ergäbe sich damit nicht nur eine Lücke im betreffenden Nationalstrassennetz, es müsste auch zu einer Beeinträchtigung der kantonalen Strassenplanung und Strassenverwirklichung kommen. Es bildete sich ein Vakuum, das zu Störungen im Verkehrsablauf und zu einer entsprechenden Benachteiligung der betroffenen Landesgegend führen müsste.

4. Staatspolitische Bedenken

Neben diesen Bedenken gibt es aber auch noch einen zweiten Grund für die Unzweckmässigkeit von Volksentscheiden über Nationalstrassenteilstücke. Eine Ueberlegung, die wiederum zeigt, wie leicht eine Demokratisierung im Nationalstrassenbau zu einem recht bösen Erwachen führen könnte. Mit zunehmender räumlicher Distanz des Stimmbürgers vom umstrittenen Bauvorhaben nimmt sein Interesse an diesem Vorhaben ab. Die Y-Lösung in Zürich liefert dafür einen Fingerzeig. Das Ergebnis der Volksabstimmung im Kanton Zürich über dieses Y ergab zum zweiten Mal in der Stadt eine Ablehnung, im ganzen Kanton aber eine Zustimmung.

Absolut fragwürdig wäre es, wenn z.B. in einer Referendumsabstimmung Stimmbürger aus Schaffhausen über die Detail-

Linienführung einer Nationalstrasse im Kanton Genf oder Tessin befinden müssten. Oder nehmen wir zur Illustration die Lage im Simmental. Unterwirft man das Ganze, auch den Bau des Rawiltunnels einem Volksentscheid, so stimmt das gesamte Schweizervolk über ein Anliegen ab, das ein Anliegen des Kantons Bern, insbesondere des Simmentals, einerseits, des Kantons Wallis andererseits ist. Man kann sich leicht Gedanken darüber machen, wie gefährlich es staatspolitisch sein könnte, wenn Emotionen zu Volksentscheiden führten, die schliesslich Minderheiten mit Problemen belasteten, mit denen sie nicht fertig würden.

Es ist gerade dieser staatspolitische Gesichtspunkt der Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau", der besondere Aufmerksamkeit verdient. Denn diese Initiative könnte sehr leicht zu schwerwiegenden Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten zwischen Regionen unseres Landes führen. Zwischen Regionen, die bereits mit einem gut ausgebauten Nationalstrassennetz privilegiert sind und solchen, die immer noch auf seine Verwirklichung warten. Fast zwangsläufig müsste sich daraus eine Majorisierung von Minderheiten ergeben.

Dies ist ein Gefahrenpunkt, auf den mit besonderem Nachdruck die welschen Vertreter im Nationalrat und Ständerat hingewiesen haben. Es dürfte naheliegend sein, so wurde beispielsweise im Nationalrat gesagt, dass sich kaum je 50'000 Walliser Stimmbürger finden liessen, um ein zürcherisches, aargauisches oder solothurnisches Nationalstrassenstück strittig zu machen, wogegen es - numerisch gesehen - viel einfacher wäre, 50'000 "Confédérés du nord" zu finden, die den Wallisern eine Lektion zu erteilen bereit sein könnten. Die Schweiz als kompliziert aufgebautes Staatswesen kann sich den Luxus nicht leisten, Minderheitenprobleme unnötigerweise vom Zaune zu brechen und Spannungen zu erzeugen, die zur staatspolitischen Dauerbelastung werden könnten.

GESAMTWÜRDIGUNG DER INITIATIVE

Das im Betrieb stehende Nationalstrassennetz hat sich bewährt. Es brachte vielen Ortschaften eine wirksame Entlastung vom Durchgangsverkehr. Auch die im heute geltenden Nationalstrassenrecht vorgesehene Kompetenzabgrenzung und das Verfahren zur Projektbereinigung haben ihre Bewährungsprobe bestanden. Die Verfahren wurden dabei im Rahmen des Zweckmässigen und Sinnvollen durchaus demokratisch ausgestaltet.

Bei einer Annahme der Initiative würden dagegen die Zuständigkeiten verwischt. Damit würde schliesslich ein Zustand entstehen, in dem alle für alles, aber keiner für etwas mehr die Verantwortung trägt. Die Rechtssicherheit würde in bedenklicher Weise untergraben.

Die Uebergangsbestimmung erweist sich als offensichtlicher Pferdefuss der Initiative. Die Versicherung der Initianten, dass es nicht zu Abbrüchen von bestehenden Nationalstrassen kommen sollte, hält nicht Stand. Rechtlich und politisch entscheidend ist schliesslich der Text der Verfassung und nicht eine hinterher konstruierte Interpretation der Initianten.

Auch ohne Verfassungsänderung sind viele Projekte abgeändert, umweltschonender geplant oder gebaut worden. Es empfiehlt sich daher, die eingespielte und durch eine langjährige Praxis erhärtete Verfahrensordnung beizubehalten.

Deshalb: Nein zur Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau".