

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, 20. März 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

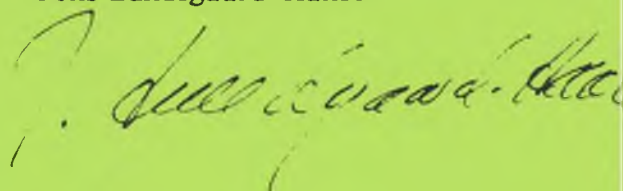
Die reich befrachtete eidg. Volksabstimmung vom 1. April steht vor der Tür. Wir möchten Ihnen heute zum vorletzten Mal Informationen aus Sicht der Gegner der drei Kleeblatt-Initiativen zur Verfügung stellen. Sie finden eine breite Palette der ablehnenden Argumente – keine Lücken offenlassen, Verkehrssicherheit, Umweltschutz, – in den verschiedenen Artikeln beleuchtet. Die heutigen Autoren sind: **Nationalrat Paul Schmidhalter (CVP/VS), Grossrat Fritz Marthaler (SVP/Biel), Dr. Raoul Studer, Dr. Paul Ehinger und Dr. Ernst Hess.**

Wir danken Ihnen schon heute für die Berücksichtigung unserer Anliegen, die auch von Bundesrat, Parlamentsmehrheit und den Regierungen der betroffenen Kantone getragen werden.

Mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss

Jens Lundsgaard-Hansen



Beilagen: erwähnt

Nein zu den "Kleeblatt"-Initiativen:

Unsinnige Unterbrechungen

Von CVP-Nationalrat Paul Schmidhalter, Brig

Autobahnfreie Landschaften zwischen Murten und Yverdon, Biel und Solothurn/Zuchwil sowie im zürcherischen Knonaueramt sind die Zielsetzungen der sogenannten "Kleeblatt"-Initianten. Mit dem Verbot, relativ kurze Zwischenabschnitte im durchgehenden Autobahnnetz fertigzustellen, werden Lücken im übergeordneten Netz in Kauf genommen, die zu fast unlösbaren Verkehrsproblemen führen würden. Diese Lücken würden Verkehrsverlagerungen zur Folge haben, die zusätzliche Belastungen auslösen würden. Mit gezielten Folgeprojekten müsste versucht werden, den Schutz von Umwelt, Landschaft und des Kulturlandes doch noch zu ermöglichen.

Drei Schlüsselstellen

Im Visier der "Kleeblatt"-Initianten steht unter anderem die N 1: Zwischen Murten und Yverdon soll die geplante Autobahn nicht verwirklicht werden können. Das würde bedeuten, dass die Nationalstrasse N 1 zwischen dem Genfersee und dem Bodensee eine unverständliche Lücke von rund 47 Kilometern aufweisen würde. Die N 5, die ebenfalls auf der Abschlusliste der Initianten steht, ist eine wichtige Verkehrsachse für den gesamten Jura und den Jurasüdfuss. Sie soll dereinst dem Zweck dienen, den entsprechenden Verkehr an die grosse West-Ost-Transversale N 1 anzuschliessen. Es ist daher sicher auch unsinnig, diese Sammel- und Verbindungsachse zwischen Biel und Solothurn zu unterbrechen. Die Autobahn durch das Knonaueramt schliesslich ist nicht nur ein Strassenzug, der die Verbindung von Zürich mit Zug sicherstellen soll. Diese Verbindung ist auch notwendig, um Luzern, die Zentralschweiz, den Gotthard und das Tessin an den Flughafen Zürich anzubinden. In der nördlichen Verlängerung sollte diese Strasse den süddeutschen Raum mit der europäischen Strasse E 41 verbinden. Zusätzlich könnte mit diesem Nationalstrassenteilstück die Umfahrung Zürich bewerkstelligt werden.

Solidarität auf dem Prüfstand

Das Bedürfnis nach diesen drei umstrittenen Strecken ist ausgewiesen. Die Verwirklichung der Projekte soll unter bestmöglicher Anwendung umweltschonender Methoden erfolgen. Die laufenden Verbesserungen werden gute und tragfähige Lösungen bringen. Der zusätzlichen Beeinträchtigung stehen grosse Erleichterungen und Vorteile für den Verkehrsablauf gegenüber.

Alle Regionen, in denen in den letzten Jahren Nationalstrassen gebaut wurden, haben damit auch den Nachbarn auf beiden Seiten eine gute, aber vor allem auch sichere Durchfahrt ermöglicht. Auch in den drei von den "Kleeblatt"-Initiativen betroffenen Regionen sollte man daher dafür sorgen, dass gutnachbarliche Rechte für eine freie und sichere Durchfahrt gewährt werden und keine Lücken und Engnisse im gut durchdachten schweizerischen Nationalstrassennetz entstehen. Eine Solidarität der Deutschschweiz mit der Romandie ist in diesem Zusammenhang äusserst wichtig, da die guten Verbindungen zur Westschweiz ein staatspolitisches Anliegen ersten Ranges darstellen. Eine analoge Solidarität ist aber auch von der Westschweiz gefragt, um die Verkehrsprobleme rund um Zürich lösen zu können. Eine massive Verwerfung der drei "Kleeblatt"-Initiativen ist aber auch deshalb gefordert, damit unsere Bundesverfassung nicht mit unsinnigen Detailregelungen überlastet wird.

Regionalpolitisch wichtig

Von SVP-Grossrat Fritz Marthaler, Biel

1958 hat das Schweizervolk mit überwältigendem Mehr das Nationalstrassennetz bewilligt. Darunter auch das Teilstück Zuchwil-Biel der N5. Die N5 als Ganzes dient als Sammel- und Verbindungsachse dem Jurasüdfuss entlang. Sie verbindet die bevölkerungsreichen und wirtschaftlich bedeutenden Regionen Neuenburg und Biel mit den Hauptverkehrsachsen des Mittellandes einerseits und mit der Westschweiz andererseits. Zudem bewerkstelligt sie den Anschluss des Juras. Die N5 erfüllt also, indem sie die verschiedenen Landesteile miteinander verbindet, eine der wesentlichen Zielsetzungen des Autobahnnetzes.

Unhaltbare Zustände

Heute sind die Zustände in den Dörfern und Städten entlang des Jurasüdfusses unhaltbar. Vielerorts wird vergessen, dass dort zehntausende von Menschen leben und einer unglaublichen Belastung ausgesetzt sind. Da müssten einige natur- und tierschützerische Gedanken umgelagert, auf den Menschen übertragen werden. Gerade die Erstellung der N5 leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz. Die Streckenführung ist bis auf das Gebiet der Grenchener Witi definitiv. Sie wurde keinesfalls einfach "in die Gegend geplant", sondern in vielen Gesprächen und Diskussionen immer wieder angepasst und verbessert. Auch wurden neue technische Errungenschaften und Optionen immer wieder miteinbezogen, was ich für solche Projekte als Selbstverständlichkeit erachte.

Regionalplanung lahmgelegt

Die langjährigen Verzögerungs- und Verhinderungsversuche haben in der ganzen Region die Planung lahmgelegt. Vieles konnte dadurch nicht realisiert werden, den Ortschaften wurde die Chance genommen, sich zu entwickeln. Zwar wird es auch nach Fertigstellung der N5 Autos und Lastwagen in den betroffenen Dörfern haben, schliesslich muss der Quellenverkehr funktionieren, müssen Güter verteilt werden. Aber der Wegfall des Transitverkehrs brächte vielerorts eine wohltuende und längst fällige Entlastung.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung der Region verlangt diesen Autobahnabschnitt und damit den Anschluss ans Nationalstrassennetz. Eine gesunde Wirtschaft kommt letztlich jedem einzelnen zugute. Die

Verhinderung des Abschnittes Zuchwil-Biel würde die wirtschaftliche Entwicklung erschweren und letztlich kaum Einfluss auf das Verkehrsverhalten nehmen. Die Mobilität ist ein Zeichen von Freiheit und bringt viele lebensnotwendige und positive Seiten. Man erinnere sich - gerade in der Region Biel - an die Rezession der 70er Jahre, als die Arbeitslosigkeit dank einer mobilen Bevölkerung in Grenzen gehalten werden konnte.

Umweltschutz-Gedanken fördern

Die Fertigstellung der N5 brächte eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Autobahnen sind die sichersten Verkehrsflächen, auf ihnen ereignen sich viermal weniger Unfälle als auf Ausserortsstrassen, sechsmal weniger als innerorts. Dazu gibt es auf Autobahnen kaum stockenden Kolonnenverkehr, somit auch weniger Schadstoffausstoss. Die technische Entwicklung des Autos hat in bezug auf die Umweltverträglichkeit ausserordentliche Fortschritte gemacht. Dazu hat gerade der diesjährige Autosalon gezeigt, dass dieser Trend sich fortsetzt. Die Nichtrealisierung eines Autobahnabschnittes leistet keinen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität. Es gibt viele andere Bereiche, die die Umwelt mit Emissionen belasten. Um eine glaubwürdige und auch nötige Umweltschutzpolitik zu betreiben, muss jeder von uns in vielen Bereichen des täglichen Lebens umdenken und handeln.

Mehr Lebensqualität

Zahlreiche Schweizerinnen und Schweizer in allen Gegenden des Landes haben ihre Umfahrungsstrassen erhalten und sind glücklich damit. Glücklich, weil solche Strassen eine erhebliche Steigerung der Lebensqualität gebracht haben. Ich appelliere an alle diese Menschen, sich mit den Anwohnern der Strecke Zuchwil-Biel zu solidarisieren und auch ihnen eine Hebung der Lebensqualität zu ermöglichen.

Der Ausbau der N5 zwischen Zuchwil und Biel ist aus Gründen des Umweltschutzes, der wirtschaftlichen Entwicklung, der Verkehrssicherheit und der regionalen Planung eine Notwendigkeit. Der Abschnitt Zuchwil-Biel schliesst eine Lücke, die bis anhin tausenden von Menschen Unannehmlichkeiten gebracht hat. Mit der Ablehnung der Kleeblatt-Initiativen ermöglichen wir einer ganzen Region, wieder zu atmen. Weil diese Argumente für die anderen, von den Initiativen betroffenen Regionen sinngemäss auch gelten, sind alle drei wuchtig abzulehnen. Ebenso die Beton-Initiative, die ähnliches bezweckt. Deshalb heisst die Devise am 1. April: Verkehrspolitik anstatt Verhinderungspolitik betreiben und die drei Kleeblatt-Initiativen und die Beton-Initiative deutlich ablehnen!

Ich träumte schon 1970 von der N4:

Unnötiger Stress und Gefahren im Berufsverkehr

Die Diskussion um die Kleeblattinitiativen erinnert mich an ein eindrückliches persönliches Erlebnis vor rund 20 Jahren, als junger Student, der sich mit Taxifahren sein Studium verdiente.

Weil vier Passagiere zuhause ihre Reisetasche mit den Pässen und vier Flugtickets nach den USA zuhause in Niederwil bei Cham vergessen hatten und eine gute Stunde vor Abflug bereits in Kloten waren, erhielt ich den dringenden Auftrag, ohne Rücksicht auf Bussen, diese Tasche möglichst schnell auf den Flughafen zu bringen. Von der nervösen Mutter von zweien der Reisenden zusätzlich zur Eile gemahnt, gings los in wilder Fahrt. Noch heute stehen mir die Haare zu Berg, wenn ich mich an die vielen gewagten Ueberholmanöver, Radfahrer knapp überholt, Fussgänger beinahe übersehen. Fahren immer hart am Limit über Affoltern, Birmensdorf, damals noch ohne N 20 alle möglichen und unmöglichen Spuren benützend, mehrere "Dunkelorange" missachtend, nur ein Ziel: noch rechtzeitig diese Tasche zu überbringen. Das Ziel erreichte ich rechtzeitig, aber schweissgebadet und zitternd. Etwa 40 Minuten Dauerstress. Wieviele Verkehrspartner ich bei dieser "Höllenfahrt" geärgert oder gefährdet habe, es müssen unzählige gewesen sein. Gewiss, aus Distanz betrachtet würde mich heute nicht mehr derart hetzen lassen. Doch....

Schon damals diskutierte man um den Autobahnbau im Knonaueramt. Hoffte auf eine rasche und sichere Zufahrt zum Flughafen und nach Zürich. Die gleiche Fahrt wäre mit Autobahn völlig normal verlaufen und nicht mehr erwähnenswert. Unterwegs hatte ich damals in voller Konzentration kaum Zeit, von der Autobahn zu träumen, doch hinterher. In weniger Zeit als auf Biegen und Brechen hätte ich meine Tasche ohne Stress und Gefahr abgeliefert. Wie mancher, der gezwungenermassen durch Dörfer und Städte fahren muss, wo die Autobahn seit Jahren verhindert wird, nimmt wohl täglich unnötige Risiken und Stress in Kauf, auch wenn der durchaus "normal" unterwegs ist. Im Gegensatz zum Ausflügler hat, wer beruflich fährt meist Termine einzuhalten. Jeder Langsamere, jedes Halten erzeugt da unnötige Adrenalinstösse. Dagegen kann sich der Verkehr auf der Autobahn, ohne Fussgänger, Gegenverkehr, Radfahrer wesentlich ruhiger und sicherer abwickeln. Geht wohl mein lange zurückliegender Traum von der durchgehenden N4 am ersten April in Erfüllung?

Was mir als persönliches Erlebnis besonders nahesteht, gilt natürlich ebenso für die N 5 und die N 1 und die Rückbau bereits bestehender Autobahnen. Ueberall, wo leistungsfähige Strassen die Ortschaften entlasten, leben die Menschen besser und sicherer.

Ernst Hess

Zu den Kleeblatt-Initiativen:

Sachlich abwägen - und verwerfen!

"Für die Kleeblatt-Initiativen darf man stimmen, dagegen ist nichts einzuwenden", behauptet der Freiburger SP-Ständerat Piller. Schlimm an dieser Aussage ist, dass dem Stimmbürger mit Hilfe einer abstrusen Begründung weisgemacht werden soll, drei vollausgebaute, vierspurige Autobahnen (N12, N1 und N5), welche die deutsche Schweiz mit der Romandie verbinden sollen, seien eindeutig zuviel.

Wer dies behauptet - und das sollte einem Ständesvertreter eines zweisprachigen Kantones nicht passieren - hat nicht begriffen, dass die Westschweiz in ihrer ganzen Vielfalt aus verschiedenen Regionen besteht, sich vom Wallis bis nach Genf und von den Alpen bis zum Jura erstreckt. Deshalb muss sie auch auf verschiedenen Wegen erschlossen werden.

Die schon bestehende N12 ist ein Verkehrsweg, der aus der deutschen Schweiz über Fribourg nach Montreux und in erster Linie ins Wallis führt. Demgegenüber leitet die durchgehende Verbindung der N1 den Verkehr aus der Deutschschweiz direkt Richtung Lausanne und Genf. Die N5 als dritter Weg bringt den Verkehr aus dem Grossraumbereich Jurasüdfuss über Biel und Neuenburg Richtung Yverdon. Das bedeutet, dass jede der erwähnten Verkehrsstrassen eine besondere Aufgabe hat.

Die bedeutendste Rolle kommt der N1 zu. Sie wird die kürzeste und sicherste Brücke zwischen den Zentren zweier Sprachgemeinschaften bilden. Eine Aufgabe, welche die N12 als Autobahn mit reduziertem Ausbaustandard, aber auch wegen ihres Gefälles und ihrer Länge, sie verlängert die Strecke Bern-Lausanne um rund 40 Kilometer, nie erfüllen konnte. Und wenn Ständerat Piller hofft, die Welschen und die Deutschschweizer sollten durch Wichtigeres als durch eine dritte Autobahn verbunden sein, müsste er doch zur Kenntnis nehmen, dass die Strassen - ob es ihm passt oder nicht - der wichtigste Weg zur Kommunikation der Menschen untereinander sind.

Behauptungen statt Tatsachen

Falsch ist auch Pillers Behauptung, die Schliessung der Autobahnlücken führe zu einer starken Zunahme der gefahrenen Kilometer. Zwar wird der Verkehr durch die Schliessung der Lücken kaum abnehmen, aber er wird wegen dieser Schliessung auch nicht zunehmen. Dafür sind, wenn über-

haupt, ganz andere Gründe massgebend. Sicher ist aber, dass mit der Vollendung der N1 zahlreiche Dörfer im Broyetal vom Verkehr entlastet werden, und für vieler Menschen dieser Dörfer das Leben viel angenehmer wird.

Piller behauptet weiter: "Durch den Bau der N12 über die Zubringerstrassen haben Düdingen und Flamatt ein gewaltiges Verkehrsvolumen zu bewältigen, nicht zuletzt deshalb mussten schwere Unfälle mit teilweise tödlichem Ausgang verzeichnet werden." Hier wird unterschwellig argumentiert, der Bau der N12 sei für einen Teil der Unfälle in Flamatt und Düdingen ursächlich. Das heisst, führt man die Behauptung gedanklich zu Ende, folgendes: Gäbe es in der ganzen Schweiz keine Autobahnen, dann gäbe es sehr viel weniger schwere Unfälle. Dabei wird geflissentlich die Tatsache verschwiegen, dass Autobahnen viermal sicherer sind als Strassen ausserorts und sechsmal sicherer als Strassen innerorts. Das passt jedoch offensichtlich nicht in Pillers Konzept.

Fazit: Man sollte sich davor hüten, einen Artikel aus Pillers ständerätlicher Feder für bare Münze zu nehmen. Besser ist es, sorgfältig und sachlich die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen. Bei den drei Kleeblatt-Initiativen überwiegen die Vorteile, die für eine Schliessung der Lücken im Autobahnnetz sprechen, klar. Deshalb auch klar 4 x Nein zu den Kleeblatt-Initiativen und zu der ebenso unsinnigen Beton-Initiative!

Dr. Raoul Studer

Das gewöhnliche, dreiblättrige "Kleeblatt"

Annahme käme einem Schildbürgerstreich gleich

Am 17. Februar 1987 wurden vier komische Initiative lanciert. Sie richteten sich gegen den Ausbau von Nationalstrassen-Abschnitten und wurden am 2. Juli desselben Jahres bei der Bundeskanzlei mit 137'000 bis 140'350 Unterschriften eingereicht. Es handelt sich um die sogenannten "Kleeblatt"-Initiativen. Ihr geradezu abwegiges Ziel: Mit ihnen sollen die von den eidgenössischen Räten bereits beschlossenen Nationalstrassen-Teilstücke Yverdon-Murten (N1), Wettswil-Knonau (N4), Biel-Solothurn (N5) und die Transjurastrasse (N16) verhindert werden. Inzwischen ist die N16-Initiative zurückgezogen worden, so dass aus dem glücksbringenden vierblättrigen Kleeblatt nur ein ganz gewöhnliches Kleeblatt geworden ist - ein schlechtes Vorzeichen.

Der damalige Zentralsekretär des sogenannten Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) konnte damals vor der Presse mitteilen, dass innert etwas mehr als vier Monaten die folgenden Ergebnisse erzielt wurden: N1 138'836 beglaubigte Unterschriften, N4 134'447, N5 133'061 und N16 132'564. Am meisten Unterschriften steuerte der Kanton Zürich bei. Erstmals in der eidgenössischen Geschichte wurden gleichzeitig vier Volksinitiativen eingereicht.

Verbote in der Verfassung verankern

Mit den unmöglichen Initiativen soll die Bundesverfassung um drei Bestimmungen ergänzt werden. In Artikel 36bis sollen die Absätze 7 bis 9 ausdrücklich verbieten, dass in den betroffenen Regionen Murten-Yverdon, Knonauer Amt und Zuchwil-Biel Nationalstrassen gebaut werden dürfen. Dabei geht es den Initianten angeblich vor allem um die Erhaltung von Kulturland, die Bewahrung der Landschaft vor der Zerstörung sowie die Vermeidung von Mehrverkehr.

Das tönt ja sehr schön, vor allem grün. Aber die Konsequenzen sind in keiner Weise durchdacht. Einmal mehr feiert das St-Florians-Prinzip bei dieser Vorlage Triumphe. Letztlich geht es um einen Kampf gegen die Autobahn und somit gegen den privaten Verkehr. Das von den Initianten vorgebrachte Argument, es müsse dem "verkehrspolitischen Extremismus" eine Absage erteilt werden, fällt auf sie zurück. Sie zweifeln in ihrer Argumentation auch am wirtschaftlichen Nutzen der drei Teilstücke. Gerade das Gegenteil ist richtig, wie in verschiedenen Regionen der Schweiz nachgewiesen werden kann. Der Rückzug der Transjurane-Initiative erfolgte nicht zuletzt aus der Erkenntnis heraus, dass man dabei den Jurassiern vor dem wirtschaftlichen Erfolg stehen würde.

Autobahnen sind keine Zierde, aber...

Man stelle sich vor, der Souverän würde den drei Initiativen zustimmen. Dann wäre unser Nationalstrassennetz an drei Stellen durchlöchert. Der Verkehr, der innert 30 Jahren um etwa 500 Prozent zugenommen hat, müsste sich weiter durch die Ortschaften quälen, den Gestank, den Lärm und die Gefahr hätten die Anwohner in den Dörfern und Siedlungen, durch die sich der Verkehr zwängen müsste, anstatt sie grossräumig und zügig auf Autobahnen zu umfahren. Eine Annahme der Kleeblatt-Initiativen käme einem Schildbürgerstreich gleich. Niemand wird Autobahnen als eine Zierde empfinden, aber alle benutzen sie und alle finden sie nötig, mutmasslich auch die Initianten selber. Letztlich sind die Initiativen aber so ideologisch und ungeniessbar wie das meiste aus der rot-grünen Küche. Mit schönen Sprüchen wird ein Fundamentalismus gepriesen, der eigentlich in einer aufgeklärten Gesellschaft keinen Platz haben sollte.

Dr. Paul Ehinger

Kleeblattinitiativen fördern Umweltverschmutzung

Anlässlich einer Geschäftsfahrt durch das Knonaueramt machte ich mir zur umweltpolitischen Zielsetzung der Kleeblattinitiativen so meine Gedanken. Von Birmensdorf bis Cham betrug meine Fahrzeit satte 45 Minuten, und dies nach zwei Uhr nachmittags an einem gewöhnlichen Mittwoch, nicht während der Stosszeit!

Fazit: zuerst 6mal anhalten, Motor abstellen (fast als einziger!) einige Meter fahren vor der Ampel eingangs Birmensdorf, rund 30-mal anhalten und wieder anfahren, teils verkehrsbedingt, teils mit Rücksicht auf wartende Fussgänger, welche im ununterbrochenen Fahrzeugstrom kaum eine Lücke zum sicheren Ueberqueren der Fahrbahn finden, auf der ganzen Strecke Kolonnenfahrt, hinaufschalten, hinunterschalten usw. usw....

Diese Fahrweise braucht im Verleich zu ausgeglichener Fahrt mit 120 km/h je nach Fahrweise und Fahrzeug 5 Liter Benzin mehr pro 100 km. Bei Lastwagen ist in beladenem Zustand der Unterschied sogar noch wesentlich höher. Der Mehrverbrauch mit häufigem Halten und Wiederanfahren benötigt bis zu 50 % mehr Treibstoff. So werden jährlich wegen Verkehrsverhinderung mehre Millionen Liter Diesel und Benzin vergeudet. Beim Benzinmotor erhöht sich auch der CO₂-Ausstoss direkt proportional zum Verbrauch. Auch Dieselmotoren produzieren natürlich im Stop-and-Go-Verkehr wesentlich mehr Schadstoffe als bei freier Fahrt.

Die Initianten der Autobahnverhinderungsinitiativen fördern also gerade den Treibstoffverbrauch und die Schadstoffemissionen, die sie zu bekämpfen beabsichtigen. Weil es aber in Tat und Wahrheit um Verhinderung des Individualverkehrs geht, ist wohl auch die Umwelt nicht zu schaden, um als überstrapaziertes Argument herzuhalten.

Ernst Hess