

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 21. Februar 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

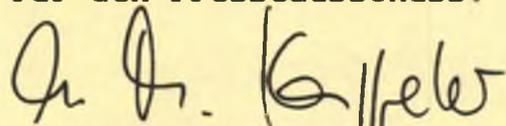
Als Beilage senden wir Ihnen weitere Texte mit Argumenten gegen die unsinnige "Beton-Initiative". Nächsten Montag wird das Schweizerische Aktionskomitee "Nein zur Beton-Initiative" in Bern eine Pressekonferenz durchführen, zu der wir Sie ebenfalls mit diesem Pressedienst herzlich einladen.

Wir hoffen auf eine breite Auseinandersetzung und darauf, dass wir mit unserem Pressedienst dazu einen Beitrag liefern können.

Für Ihre Unterstützung danken wir Ihnen im voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Presseausschuss:



Anna-Marie Kappel

Beilage erwähnt

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE

"NEIN ZUR BETON-INITIATIVE"

---

An die Bundeshausjournalisten  
und Inlandredaktionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Das schweizerische Aktionskomitee "Nein zur Beton-Initiative" lädt Sie ein zu seiner

PRESSEKONFERENZ

vom Montag, 26. Februar 1990, 14.00 Uhr, im  
Restaurant Bürgerhaus, Bern.

Der Präsident des Komitees, Ständerat Dr. Bruno Hunziker (FDP/AG), wird Ihnen die Argumente erläutern, die für eine Ablehnung der Initiative sprechen.

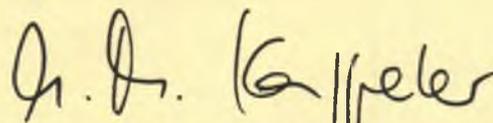
Drei kantonale Vertreter werden Ihnen darstellen, was eine Annahme der Initiative konkret bedeuten würde.

- Für den Kanton Zürich: Regierungsrat Dr. Eric Honnegger,  
Baudirektor
- Für den Kanton Bern: Kantonsoberingenieur Heinrich Gnehm, Ing.  
ETH
- Für den Kanton Freiburg: Nationalrat Bernard Rohrbasser,  
Bezirkspräsident

Es würde uns freuen, wenn Sie dieser Einladung Folge leisten können. Eine Dokumentation wird Ihnen an der Pressekonferenz abgegeben.

Im Namen des Komitees verbleibt mit freundlichen Grüßen

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE  
"NEIN ZUR BETON-INITIATIVE"  
Die Informationschefin:



Anna-Marie Kappeler

Bern, 20. Februar 1990

Texte français au verso!



**Stoppt die Betonköpfe**  
**Anmerkungen zur Initiative "Stopp dem Beton"**

Von FDP-Ständerat Andreas Iten, Zug

Seit der österreichische Schriftsteller Thomas Bernhard einen Roman mit dem Titel "Beton" geschrieben hat und das Wort Beton auch in Wandsprüchen erscheint, ist Beton nicht mehr Beton. Und schon bei der Initiative "Stopp dem Beton" müsste es eigentlich Asphalt heissen.

Zumächst aber ist Beton ein hervorragender Werkstoff, der den Architekten mehr Freiheit in der Gestaltung von Bauten und Anlagen gibt. Es sind denn auch, seit Betonmischungen verwendet werden, neuartige architektonische Schöpfungen entstanden, die den besten aus früheren Jahrhunderten nicht nachstehen. Gleichzeitig wurde Beton aber auch für sehr mittelmässige und schlechte Bauten gebraucht, die keine Zierde unserer Landschaft sind.

**Ideologischer Kampfbegriff**

Wer betoniert, verfestigt Formen, stabilisiert Fundamente, giesst Kies und Zement um Eisengebilde, die dauerhaft und kaum zerstörbar sind. Betongebilde sind künstliche "Antiwerke" zur Natur. Darum eignet sich der Begriff Beton als ideologischer Kampfbegriff. "Stopp dem Beton" ist ein ideologischer Satz, wirtschaftlich und technisch untauglich. Wenn jemand als Betonkopf bezeichnet wird, dann ist er unbelehrbar, hart, unversöhnlich, unflexibel. Alles an ihm wirkt wie definitiv und abgeschlossen.

Nun stellt sich die Frage, ob der Initiative "Stopp dem Beton", die auf Verfassungsebene den Strassenbau auf dem Niveau vom 30. April 1986 stabilisieren, einfrieren, betonieren will, nicht die Charakterisierung Betonkopf angemessen sei. Wer sich die Folgen einer solchen Initiative überlegt, kommt nicht umhin zu denken, hier wollten Schweizer mit Schweizern Spass machen, oder aber, es sei hier die Betonphilosophie der Geschichtslosigkeit am Werk, die davon ausgeht, es gebe keine Entwicklung und Veränderung.

Man bedenke, dass allein seit dem 30. April 1986 89 Kilometer neue Nationalstrassen dem Verkehr übergeben wurden, darunter die Walensee-Autobahn, das Teilstück zwischen Airolo und Bellinzona und die Umfahrung von St. Gallen. Diese Verkehrsflächen müssten gemäss der Initiative entweder aufgehoben oder durch andere Strassenstücke, die einem anderen Zweck zugeführt werden müssten, kompensiert werden.

### Falscher Wegweiser zum Glücklichsein

Zur Entzauberung der Wirklichkeit und zur Unerträglichkeit der Moderne für viele Menschen gehört die Kompensation. So wird der Geschichtsverlust durch Musealisierung und Nostalgie, das Tempo des Wandels durch Rückzug auf Folklore, die Komplexität der technischen Welten durch private Welten, der Strassenbau nun neuerdings durch die Biotopisierung von älteren Strassen kompensiert. Man lese dazu den Initiativtext: "Neue Strassen und Strassenerweiterungen dürfen nur gebaut werden, wenn gleich grosse Flächen des bestehenden, dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglichen Strassennetzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt werden."

Man kann die Initiative nicht ernst nehmen. Sie besticht zwar durch ihre Radikalität; Radikalität hat immer etwas reizvolles an sich. Sie kommt einem aber vor wie ein falscher Wegweiser zum Glücklichsein, indem sie den Menschen zurückführt, ihn gegen den Einfluss der Zeit abschirmt und die Vergangenheit als Oase des Glücks betrachtet.

## Viel Verkehr auf raren Flächen

### Der Flächenbedarf des Strassen- und Schienenverkehrs entspricht den Verkehrsanteilen der beiden Transportmittel

Die Befürworter der "Beton-Initiative" behaupten, die Schweiz weise eine überdimensionierte Strassenfläche auf. Es wird gesagt, dass die Fläche für den Strassenverkehr in der Schweiz um 20 bis 30 Prozent zu hoch sei. Wenn der Strassenverkehr 84 Prozent des Flächenbedarfs des gesamten Verkehrs für sich beanspruche, so sei dies ein unnötiger Verbrauch von Boden für Verkehrsanlagen. Dagegen benötige der öffentliche Verkehr auf den Schienen lediglich 14 Prozent der Verkehrsfläche.

Solche pauschalierende Prozentangaben übertreiben und verzerren die tatsächlichen Verhältnisse. Denn die bestehenden Strassenflächen werden, sofern sie für den allgemeinen Verkehr geöffnet sind, intensiv genutzt, nicht nur von den Motorfahrzeugen. Bei den Angaben zum Flächenbedarf der Verkehrsanlagen gilt es deshalb einiges ins richtige Licht zu rücken:

1. Die Verkehrsfläche pro Motorfahrzeug hat in den letzten Jahrzehnten laufend abgenommen.

Heute wird das Strassennetz viel besser genutzt als vor 30 Jahren. Seit 1960 hat sich das Verkehrsvolumen auf den Strassen und die Zahl der Motorfahrzeuge verfünffacht. Dieser Mehrverkehr wickelt sich heute auf einem Strassennetz ab, das nur um einen Viertel grösser ist als vor 30 Jahren. Der grösste Zuwachs an Strassenflächen ist - abgesehen vom Nationalstrassennetz, wo es sich um neue Verkehrswege handelt - bei den Gemeindestrassen mit 33 Prozent Zunahme zu verzeichnen. Die Länge der Kantonsstrassen stieg in der gleichen Zeitspanne um lediglich 6 Prozent. Dies zeigt, dass in den letzten drei Jahrzehnten der Strassenbau der Motorisierung stets hinterhergelaufen ist. Somit ist auch nicht die verfügbare Strassenfläche der Grund für die grössere Verbreitung von Motorfahrzeugen, sondern der gestiegene materielle Wohlstand der Bevölkerung.

2. Der Strassenverkehr beansprucht, gemessen an der Verkehrsleistung, den gleichen Anteil an der Gesamtverkehrsfläche wie der Schienenverkehr.

Auf dem Schienennetz der Eisenbahnen beträgt der Verkehrsanteil (in Personenkilometern) 13 Prozent vom Gesamtverkehrsaufkommen in der Schweiz. Auf dem Strassennetz wickelt sich hingegen der gesamte Privatverkehr mit 82 Prozent Gesamtverkehrsanteil ab. Hinzu kommt der 3-Prozent-Anteil vom Gesamtverkehr, den der öffentliche Verkehr auf den Schweizer Strassen erbringt. Dem Personenverkehrsanteil der Eisenbahnen von 13 Prozent steht somit ein Anteil des Strassenverkehrs von 85 Prozent gegenüber. (Die entsprechenden Werte für den Güterverkehr lauten: 45 % Schiene und 46 % Strasse.) Wenn die Strassen 84 und das Schienennetz 14 Prozent der Verkehrsfläche in der Schweiz beanspruchen, so gilt

die Feststellung, dass der Strassen- und der Schienenverkehr, gemessen an der Verkehrsleistung, ziemlich genau die gleichen Anteile an der Gesamtverkehrsfläche benötigen.

3. Im Gegensatz zum Schienenverkehr stehen die Verkehrsflächen des Strassenverkehrs auch anderen Zwecken offen und werden tatsächlich auch nicht nur für Verkehrszwecke genutzt.

Die Verkehrsfläche der Eisenbahnen kann nur vom öffentlichen Schienenverkehr benutzt werden. Ausgenommen die Autobahnen und gewisse Schnellstrassen besteht diese Exklusivnutzung nirgends beim Strassennetz. Die Strassen werden sowohl vom privaten wie auch vom öffentlichen motorisierten Verkehr gemeinsam genutzt. Darüber hinaus wird die den Strassen zugerechnete Fläche von Radfahrern, Fussgängern, spielenden Kindern usw. benutzt. Der Strassenfläche wird in den vorliegenden pauschalierenden Berechnungen ausserdem auch der private Grund, z.B. die privaten Parkplätze und Parkgaragen, zugerechnet. Garagen in Wohnhäusern gelten als Verkehrsflächen, obwohl derselbe Grund auch zur Wohnnutzung usw. verwendet wird.

4. Die Verkehrsflächen des Strassenverkehrs werden in zunehmendem Masse für den allgemeinen Motorfahrzeugverkehr gesperrt.

Rund drei Viertel des schweizerischen Strassennetzes entfällt auf die Gemeindestrassen und dient der Feinerschliessung der Wohngebiete wie auch der Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Das Gemeindestrassennetz wird heute im Zuge der Wohnqualitätsverbesserung für die Anwohner in zunehmendem Masse für den allgemeinen Motorfahrzeugverkehr gesperrt. Mit Verkehrsriegeln und Fahrverboten auf Quartierstrassen werden der Durchgangsverkehr unterbunden oder der motorisierte Verkehr vollständig verboten. Damit wird die Strassenfläche des allgemeinen Motorfahrzeugverkehrs laufend entwidmet oder einem exklusiven Benutzerkreis vorbehalten.

Wer dem Strassenverkehr einen übermässigen Bodenverschleiss anlastet, ohne dabei die Verkehrsleistungen der Strasse zu würdigen und ohne die Mehrfachnutzungen der Strassen zu berücksichtigen, verzerrt die tatsächlichen Verhältnisse und widerspricht einer objektiven Darstellung der Wirklichkeit.

Hans Koller  
Schweiz. Strassenverkehrsverband FRS

### Ein 1. April-Scherz?

Absurde Initiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!"

Am 1. April 1990 wird über die Initiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus" abgestimmt. Sollte das Abstimmungsdatum kein Zufall sein? Die Initiative ist so absurd, dass sie an einen 1. April-Scherz gemahnt.

Am 25. Februar 1986 haben Vertreter vorwiegend grüner und der Poch nahestehender Gruppierungen eine Initiative eingereicht, die verlangt, dass das schweizerische Strassennetz auf dem Stand vom 30. April 1986 verbleiben soll. Neue Strassen sollten nur gebaut werden dürfen, wenn dafür andere Strassenflächen wieder abgerissen werden.

### Abstruse Beton-Phobie

Verrät schon die Festsetzung des Stichtags - man beachte, rund zwei Monate nach der Einreichung der Initiative - einen beachtlich (unter-) entwickelten politischen Verstand, so dürfte die Forderung der Initianten unschlagbar sein in ihrer Unsinnigkeit.

Erstens verlangt sie etwas, was praktisch undurchführbar ist. Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes per 30. April 1986 ist unbekannt. Abriss oder Sperrung von Autobahnstücken, Umfahrungs-, Kantons-, Quartiers- und Wohnstrassen (jawohl, auch diese fallen unter die Definition der Strassen, "welche dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglich" sind) müssten

auf Schätzungen beruhen. Ausserdem: Wer entscheidet, welche Strassen aufzuheben, welche zu belassen sind? Wer entscheidet, wo neue Strassen zu bauen, andere dafür abzureissen sind?

Zweitens richtet sich die Initiative gegen alle Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit und mehr Lebensqualität. Seit 1986 wurden Umfahrungsstrassen und Autobahnen gebaut, die den Verkehr aus den Städten, Dörfern und Quartieren lenkten und damit die Bevölkerung vom Verkehr entlasten. Nationalstrassen sind zudem fünfmal sicherer als Innerortsstrassen. Die Initianten nehmen also mehr Verkehrsoffer für ihre abstruse Beton-Phobie in Kauf.

#### **Nein zur "Beton-Initiative"**

Die kleine Gruppe der Initianten von "Stopp dem Beton" zeichnet sich aus durch eine extreme Fortschritts- und Technikfeindlichkeit. Diese ging übrigens auch dem World Wild Life Found (WWF), dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) zu weit. Sie distanzieren sich deshalb von dieser Initiative, das heisst, sie halten sich verschämt abseits.

Strassen sind Verbindungen zwischen Ländern, zwischen Regionen, zwischen Menschen. Wer sie zerstören will, zwingt in die Isolation und Unterentwicklung. Es kann deshalb nur ein Nein zur "Stopp dem Beton"-Initiative geben.

Anna-Marie Kappeler

Beton-Initiative:

Wettbewerb der Unsinnigkeit: preiswürdig!

Von Jens Lundsgaard-Hansen, Pressechef SVP

Am 1. April 1990 kommt eine Initiative zur Abstimmung, die als eine der unsinnigsten in der schweizerischen Geschichte bezeichnet werden darf: die Volksinitiative "Stopp dem Beton", eingereicht von extrem links-grünen Kreisen. Weshalb das harte Urteil?

Diese Beton-Initiative fordert zwei Dinge:

Erstens soll die Gesamtfläche des heutigen schweizerischen Strassennetzes auf den Stand von Ende April 1986 reduziert werden.

Zweitens dürfen neue Strassen nur noch dann gebaut werden, wenn eine gleiche Strassenfläche in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt – sprich geschlossen oder abgebrochen – wird.

Die Initiative sieht zwar einige Ausnahmeregelungen vor, doch sind sie eindeutig ungenügend und blanke Camouflage.

Wie gesagt: die Radikalität und Unsinnigkeit der Initiative ist einmalig. Die Reduktion der Strassenfläche auf den Stand von Ende April 1986 würde zum Beispiel den Abbruch der Walenseeautobahn oder der Nordumfahrung Zürichs bedeuten – beide Autobahnen wurden nämlich seit 1986 dem Verkehr übergeben und beendeten eine lange Stau- und Leidenszeit. Doch nicht nur das: zahlreiche Umfahrungsstrassen – erstellt mit Millionenbeträgen zugunsten der Verkehrssicherheit und der verkehrsüberlasteten Ortschaften – müssten wieder verschwinden. Dasselbe gilt für unzählige Erschliessungsstrassen für neue Wohn- und Gewerbegebiete.

Ebenso absurd ist die zweite Stossrichtung: neue Strassen könnten in unserem Land ganz einfach nicht mehr gebaut werden, denn niemand wird in allem Ernst davon ausgehen, dass man bei einem Strassenbau in der gleichen Region eine gleiche Strassenfläche einfach sperren oder abbrechen kann – die Strasse zu wem denn?

Die Beton-Initiative hätte im Wettbewerb der Unsinnigkeit tatsächlich einen Preis verdient. Kein Wunder, dass der Bundesrat in seiner Botschaft fürs Parlament sinngemäss erklärt hat: man müsse eben auch über Dinge abstimmen, die rein rechtlich denkbar, jedoch in Praxis schlicht nicht durchführbar wären. Die Abstimmungsempfehlung von Bundesrat und Parlament ist denn auch eindeutig: ein klares Nein am 1. April zur Beton-Initiative!