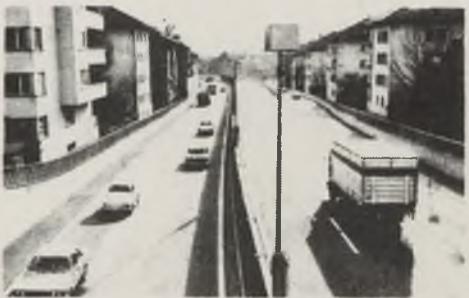


WER DAS ZAHLT



WILL MITREDEN!

**Dokumentation und Argumentenkatalog
zur Volksabstimmung vom 26. Febr. 1978**



**«Demokratie im Nationalstrassenbau»
(Initiative Franz Weber)**

Fr. 3.-

Wer das zahlt, will mitreden



Dokumentation und Argumentenkatalog zur Volksabstimmung vom 26. Febr. 1978 über die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» (Initiative Franz Weber)

Abdruck gestattet

Herausgegeben vom

Zentralen Abstimmungssekretariat
«Demokratie im Nationalstrassenbau»
Postfach 2596

3001 BERN - Tel. 031 22 29 34
PC 30-5897

Verfasser der Dokumentation: Heinz Bähler und
Luzius Theiler

Karikaturen : Jürgen von Tomëi

Druck : Copy-Corner, Bern

INHALTSVERZEICHNIS

| | Seite |
|---|-------|
| WIE PARLAMENT UND VOLK AUSGESCHALTET WURDEN | 1 |
| - Vom Verfassungsartikel 1958 bis zum Nationalstrassen- gesetz von 1960 (Die Vorgeschichte der Fehlentscheide) | |
| - Der Verfassungsartikel und das Bundesgesetz über die Nationalstrassen (Inhalt und kritische Würdigung) | 6 |
| INITIATIVE "DEMOKRATIE IM NATIONALSTRASSENBAU" | 9 |
| - Warum überhaupt die Initiative? | 9 |
| - Der Initiativ-Text | 10 |
| - Die bisherigen Erfolge der Initiative | 13 |
| - Die Folgen einer Annahme der Initiative | 14 |
| UMSTRITTENE TEILSTUECKE | 15 |
| - Nicht alle umstrittenen Teilstücke werden überprüft | 15 |
| - Beispiel: Rawil-Strasse (N6) | 16 |
| - Beispiel: Müllheim-Kreuzlingen (N7) | 20 |
| - Beispiel: Kerzers-Yverdon (N1) | 21 |
| - Beispiel: Cham-Wettswil (N4) | 21 |
| - Beispiel: Brünigstrasse (N6) | 22 |
| - Beispiel: Brienersee (N8) | 23 |
| - Beispiel: Villnachern-Schinznach (N3) | 23 |
| - Beispiel: Neuenburgersee (N5) | 24 |
| - Beispiel: Martigny-Brig (N9) | 24 |
| - Beispiel: Andelfingen-Deutschland | 26 |
| - Schlussfolgerungen | 26 |
| STADTAUTOBAHNEN | 28 |
| - Der Teufelskreis der Stadtzerstörung | 28 |
| - Alternativen | 29 |
| - Einzelne umstrittene Stadtautobahnen | 29 |
| Genf | 29 |
| Basel | 30 |
| Zürich | 30 |
| Bern | 31 |
| FOLGEBAUTEN | 32 |
| WEITERE AUSWIRKUNGEN DER AUTOBAHN | 33 |
| - Für die Landwirtschaft | 33 |
| - Für die Planung | 34 |
| - Für die Umwelt | 36 |
| - Für die Finanzen in Bund, Kantonen und Gemeinden | 37 |
| DIE WICHTIGSTEN ARGUMENTE GEGEN DIE INITIATIVE - UND WAS WIR DARAUF ANTWORTEN | 41 |
| - Stand der generellen Projektierung, Ende 1976 | 47 |
| - Stand der Bauarbeiten, Ende 1976 | 48 |
| - Schweizerische Nationalstrassen (unbestritten - überprüfen) | 49 |
| FRANZ WEBER | 50 |

1. Wie das Volk ausgeschaltet wurde

1.1. VOM VERFASSUNGSARTIKEL BIS ZUM NATIONALSTRASSENGESETZ

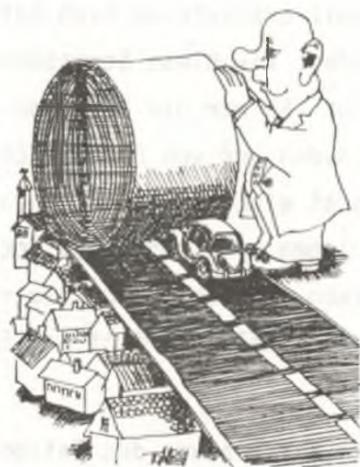
Vor fast genau 20 Jahren, am 6. Juli 1958, stimmte das Schweizervolk dem Verfassungsartikel 36bis zu. Damit erklärte es sich mit dem Bau von Autobahnen grundsätzlich einverstanden. Wie diese Strassennetze aussehen sollten, wusste man damals noch nicht. Es war die Rede von einem Achsenkreuz, das unser Land von Norden nach Süden und von Osten nach Westen durchziehen sollte. Die 1954 vom Bundesrat eingesetzte Planungskommission war noch an der Arbeit. Ihre Vorschläge lagen erst 1959 vor. Doch fehlte immer noch der Band über die Express-Strassen. Er fehlt auch heute noch - bald zwanzig Jahre nachdem der sechsbändige Schlussbericht der Eidg. Planungskommission erschienen ist!

Das Volk, die Stimmbürger hatten zur Planung des Nationalstrassennetzes nie auch nur das geringste zu sagen gehabt! Denn das vom Bundesrat vorgelegte und von der Bundesversammlung am 8. März 1960 beschlossene Nationalstrassengesetz sah kein Mitbestimmungsrecht des Volkes vor. Auch die Bundesversammlung hatte bald nichts mehr zu sagen. Am 21. Juni 1960 stimmte sie auf Antrag des Bundesrates allen Vorschlägen der eidg. Planungskommission zu (Bundesbeschluss über die Festlegung des Nationalstrassennetzes).

Alle weiteren Entscheidungen blieben der Bundesverwaltung vorbehalten. Der Bundesrat hatte die generellen Projekte und das Eidg. Departement des Innern die Ausführungsprojekte "endgültig" zu genehmigen.

Es war vorauszusehen, dass bei der Eile, mit der die Vorschläge der Eidg. Planungskommission in den Eidg. Räten auf Drängen der Bundesverwaltung durchberaten - besser gesagt "durchgepeitscht" - wurden, die Mängel und Fehler des geplanten Netzes nicht genügend zum Vorschein kamen und nicht korrigiert werden konnten. Die eidg. Parlamentarier fühlten sich offensichtlich überfordert. Bald genug sollte sich dies als verhängnisvoll erweisen. An Warnern fehlte es nicht. Doch sie wurden nicht gehört. Das geplante Netz und insbesondere die städtischen Express-Strassen schienen keineswegs der Weisheit letzter Schluss zu sein. In der Folge erlitt das amtliche Express-Strassenkonzept ein totales Fiasko.

Hören wir, wie sich Nationalrat Hermann Leuenberger über das Vorgehen der Bundesverwaltung beklagte und welche warnende Worte er an den Nationalrat richtete. Er war Mitglied der nationalrätlichen Kommission, die das Nationalstrassennetz für den Rat vorzubereiten hatte. Was er dabei erfahren hat und wie er die Situation beurteilte, können Sie seinen folgenden Ausführungen entnehmen. Wir haben Ihnen nichts beizufügen; sie sprechen für sich.



Nationalrat Leuenberger in der Debatte Bundesbeschluss über die Festlegung des Nationalstrassennetzes am 22. März 1960:

"Ich habe das Wort verlangt, um einige Merkwürdigkeiten - ich betone: Merkwürdigkeiten - aus dem Verlauf der Beratungen des vorliegenden Geschäftes in unserer Ratskommission festzuhalten. Ausserdem möchte ich einige ganz präzise Auskünfte und Erklärungen zur Kompetenzausscheidung zwischen Bund und Kantonen provozieren - ich betone: provozieren - und schliesslich mich zum Problem des städtischen Expressstrassennetzes äussern. Gerade das Letztere, das noch absolut unangeklärte Problem der Expressstrassen, auf das Herr Reichling schon hingewiesen hat, führte, wie er andeutete, in unserer Ratskommission zu einem sehr schüchternen Versuch, die Beschlussfassung über diesen Teil der Vorlage zurückstellen zu lassen. Dieser Versuch einer Rückstellung ist von den Herren Juristen und Regierungsräten in der Kommission, assistiert vom Eidgenössischen Oberbauinspektor, so ungnädig aufgenommen und derart zerzaust worden, dass mir jeder Ratskollege leid täte, der es wagen sollte, hier im Plenum einen neuen diesbezüglichen Versuch oder etwas ähnliches zu unternehmen. Schon der leiseste Zweifel an der Unfehlbarkeit und Richtigkeit des vorgeschlagenen Strassennetzes setzt jeden von uns der Gefahr aus, als unverbesserlich

rückständig und stehengebliebener Banause abgetan oder als Saboteur des Strassennetzes und vor allem als Ignorant der riesigen Arbeit der Planungskommission und des Oberbauinspektorates bezeichnet zu werden. Noch selten aber - ich sage das in vollem Bewusstsein dessen, was ich sage - stand ich bei der Beratung eines Geschäftes so stark unter dem Eindruck, dass wir überhaupt nur der Form halber zur Stellungnahme und Beschlussfassung eingeladen worden seien. Man hätte es am liebsten gesehen und wahrscheinlich würde man es auch jetzt am liebsten sehen, wenn das zur Beratung stehende Geschäft mit ergebenem Kopfnicken begleitet und zum Voraus als gut und weise befunden würde. Unmissverständlich ist einigen von uns zu verstehen gegeben worden, dass wir uns nicht berufen fühlen sollten, über das Werk der Fachleute zu befinden. Man geriet in die Versuchung sich mit jenem berühmt gewordenen Ukas eines preussischen Innenministers zu trösten, der 1838 seinen Untertanen zugerufen hat, "dass es sich ziemt, bei der Befolgung der an sie ergangenen Befehle und Weisungen sich mit der Verantwortlichkeit zu beruhigen, welche die Obrigkeit dafür übernehme, dass es sich aber nicht ziemt, an die Handlungen der Verantwortlichen den Massstab einer beschränkten Einsicht anzulegen und sich in dünnkelhaftem Uebermut ein Urteil über die Rechtmässigkeit der getroffenen Massnahmen anzumassen." Abgewandelt auf das zur Beratung stehende Geschäft könnte der zitierte Ukas aus der Preussenzeit bei uns wie folgt lauten: "Es ziemt den Herren Nationalräten, den eidgenössischen Nationalstrassenplanern den schuldigen Respekt zu erweisen, der geleisteten Vorarbeit höchste Anerkennung zu bezeugen und sich dankbar mit allen vorgeschlagenen Lösungen abzufinden. Aber es ziemt sich in keiner Weise, an den von der Planungskommission und dem Oberbauinspektorat gefassten Beschlüssen den Massstab eines beschränkten nationalrätlichen Vorstandes und einer böswilligen Einsichtslosigkeit anzulegen oder sich gar noch in dünnkelhaftem Uebermut ein eigenes Urteil über die Klugheit und die Rechtmässigkeit der im Grunde genommen bereits endgültig getroffenen Entscheidungen anzumassen."

Ich weiss, dass sich das sehr böswillig und bissig anhört, aber ich füge sofort bei, dass niemand hier in diesem Saale etwa die gewaltige Arbeit der Planungskommission und des Oberbauinspektorates nicht anerkennt. Ganz im Gegenteil. Auch der Sprechende darf für sich in Anspruch nehmen, dass er die vollbrachten gigantischen Leistungen anerkennt und sogar schon öfters selber hier im Ratssaale der Behauptung anderer böswilliger Automobilisten entgegengetreten ist, "dass in unserem Lande durch Bund und Kantone auf dem Gebiete des Strassenbaus nichts oder viel zu wenig getan worden sei und noch werde." Aber dennoch ist, im Gegensatz zu unserem Kollegen Munz, die Aeusserung

einiger Bedenken am Platze, Bedenken gegen das eingeschlagene Tempo, gegen die Art, wie das vor uns liegende Geschäft bisher durchgepeitscht wurde und noch werden soll, Bedenken gegen die totale Ausschaltung des Mitsprache- und Bestimmungsrechtes des Volkes, Bedenken gegen die Zustimmung zu Beschlüssen, zu denen man mindestens nicht in allen Teilen stehen kann. Herr Kollege Munz, lassen Sie mich auch daran erinnern, dass wir jetzt das fünfte grosse Geschäft in bezug auf den Bau der Nationalstrassen in Angriff nehmen. In kürzestem Zeitraum, in einem erstaunlich kurzen Zeitabschnitt haben wir die vier vorangegangenen Geschäfte hinter uns gebracht. Nach der Beratung des Verfassungsartikels folgte die Vorlage über den Bau der Autobahn Lausanne-Genf, die nebenbei bemerkt, auch schon einige Dutzend Millionen mehr kosten soll, als wir seinerzeit beschlossen haben. Es folgte das Ausführungsgesetz zum Verfassungsartikel und die Vorlage über die Verwendung des Treibstoffzollertrages für den Strassenbau. Ich glaube, die eidgenössischen Räte dürfen für sich in Anspruch nehmen, dass sie in einer unglaublich kurzen Zeit, in einem Tempo, das wirklich dem, was sich auf den Strassen abspielt, gleichzusetzen ist, einige gewaltige Vorlagen verabschiedet. Alles, was wir bis jetzt auf diesem Gebiete vorgekehrt haben, geschah in einem unheimlich raschen Tempo, erst recht die jetzt zur Diskussion stehende Vorlage. Darf ich einige Daten festhalten, um das zu belegen und jeden vom Verdacht zu befreien, dass er nicht mit gutem Willen an die Arbeit gegangen sei?

Am 29. Januar dieses Jahres - ich glaube, das ist unbestritten - erhielten die Kommissionsmitglieder unseres Rates fünf dicke Bände zum Studium zugestellt, und gegen die Mitte des Monats Februar, also einen halben Monat später, wurde ihnen die Botschaft des Bundesrates in die Hände gelegt. Bereits Ende des gleichen Monats hatte die Kommission zu tagen und zu beraten. Darf wirklich mit gutem Gewissen behauptet werden, dass damit den Kommissionsmitgliedern genügend Zeit zu einer mehr oder weniger gründlichen Prüfung der Beschlüsse und der zu treffenden Entscheide zur Verfügung stand? Ich glaube nicht, dass man das behaupten kann; ich weiss auch, dass es nicht in jedem Falle notwendig ist. Dabei haben wir mit der Zustimmung zu dem uns vorgelegten Beschluss eine ungeheure Verantwortung zu übernehmen; die bundesrätliche Botschaft macht ausdrücklich und sehr eindringlich darauf aufmerksam, und auch die Herren Referenten haben es getan. Stolz erklärt die Botschaft, dass wir, die Herren Nationalräte und nachher die Herren Ständeräte, "in einem Wurf Gelegenheit erhalten, die Strassenverbindungen des ganzen Landes grundlegend neu zu gestalten und auf Jahrzehnte hinaus festzulegen." Ich frage nur, auf welche Weise, unter welchen Umständen und Voraussetzungen eine derart ungeheure Arbeit von uns

zu beschliessen ist. Es wird gesagt, da sich unsere Entscheide auf zwei Bundesbeschlüsse stützen, sei eine Zustimmung durch das Volk überflüssig. Wir nehmen demnach die Verantwortung für ein Werk auf uns, zu welchem das Volk nichts mehr zu sagen hat, nachdem es dem Verfassungsartikel zustimmte und die Ausführungsgesetze stillschweigend genehmigte. Wir selber können uns allerdings insofern von der Verantwortung entlasten, als wir möglichst viel, besonders alles, was noch nicht endgültig spruchreif ist, dem Bundesrat zum Entscheid überlassen. Obwohl ich durchaus verstehe, dass nicht jedes Detail von uns beraten und beschlossen werden kann, halte ich mindestens die Frage der städtischen Express-Strassen für derart wichtig, dass wenigstens den kantonalen Parlamenten und der Volksvertretung in den grösseren Gemeinden ein Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht eingeräumt werden sollte. Es muss als merkwürdig, ja sogar, entschuldigen Sie den Ausdruck, als ein Katz-und-Maus-Spiel bezeichnet werden, wenn man hier in Bern die eidgenössischen Räte bezüglich Bau und Anlage der städtischen Express-Strassen auf die Zuständigkeit der Kantone verweist. Wenn man dann in den Kantonen und Gemeinden vorgehen will, so erhält man die Antwort, dass Bern allein zuständig sei und endgültig entscheide. In der Kommission hat man uns versichert, dass nichts ohne das Einverständnis der Kantone geschehe, aber man hat verschwiegen, dass damit nur die Regierungen der Stände gemeint sind, vielleicht auch noch die Verwaltung der grösseren Städte, die sich, wie der Fall Zürich zeigt, dann auf eine Ordnung berufen, nach welcher Aufgaben, die durch den Vollzug eidgenössischer Gesetze entstehen, von Gemeindeabstimmungen ausgenommen bleiben.

Dabei weist die Botschaft des Bundesrates selbst auf die grosse Bedeutung des städtischen Express-Strassen-Problems hin. Auf Seite 13 wird ausgeführt - gestatten Sie mir, Ihnen diese vier Sätze in Erinnerung zu rufen: "Von ausschlaggebender Bedeutung für die Linienführung und die Abwicklung des Verkehrs auf den Express-Strassen ist die Anordnung und Gestaltung der Anschlüsse. Diese sind die neuralgischen Punkte des Systems; denn hier wechselt der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr vom Express-Strassen-System auf das Lokalstrassennetz. Die Gestaltung der Anschlüsse und die Aufnahmefähigkeit des unmittelbar beeinflussten örtlichen Strassennetzes müssen Gewähr dafür bieten, dass sich der Durchgangsverkehr auf den Express-Strassen trotz der dichteren Folge und der verstärkten Benützung der Anschlüsse auf Stadtgebiet ohne zumutbare Einschränkungen zügig und sicher abwickeln kann."

Ich teile vollständig das, was hier in der Botschaft geschrieben wird, empfinde es aber im gleichen Moment als stossend, ja als unhaltbar, dass man nicht weiss, ob und wer neben dem Oberbauinspektorat in den Kantonen eigentlich zuständig ist und mitbestimmend sein soll. In dieser Beziehung hatte der "Zürcher Tagesanzeiger" durchaus recht, wenn er uns vor einer verdächtigen Eile warnte und

vor einer totalen Ausschaltung der Gemeindeparlamente mit folgenden Worten mahnte: "Ein Anspruch der Städte auf Gehör beim Zustandekommen grösster öffentlicher Werke, die in entscheidender, oft schmerzlich einschneidender Weise deren ganzes Gesicht und deren Struktur bestimmen, ergibt sich schon aus dem demokratischen und föderativen Aufbau der Schweiz aus Gemeinden, die noch heute, ob gross oder klein, als die eigentlichen Lebenszentren des Landes betrachtet werden; aber gerade in Zürich spielte sich bisher die Planung der Autobahnen, Express-Strassen und Anschlusswerke unter weitgehendem Ausschluss der Öffentlichkeit ab".

Ich frage und schliesse damit, ob wir nicht dem grossen Werk einen schlechten Dienst erweisen, wenn alles über den Kopf des Volkes hinweg entschieden wird. Ich frage weiter, ob es nicht zweckmässig wäre, wenn auf irgendeine Art durchgesetzt werden könnte, dass die Pläne der städtischen Express-Strassen ausdrücklich von der Zustimmung der Volksvertretung in den betreffenden Gemeinden abhängig gemacht werden könnten. Ich bin kein Jurist und habe noch selten an der Abfassung von Gesetzestexten mitgewirkt. Meistens haben wir ja nur Stellung genommen, wenn uns diese Gesetzestexte vorgelegt waren. Aber ich wäre ausserordentlich dankbar, wenn ein Weg gefunden werden könnte, der die Garantie dafür gäbe, dass nicht über die Köpfe des Volkes und über die Köpfe der Volksvertretung in den Kantonen und Gemeinden in einer derart unerhört wichtigen Frage entschieden wird. Das war auch der Grund, warum ich mich bemüssigt fühlte, an das Rednerpult zu treten und Ihnen zu sagen, was auf dem Spiele steht, Ihnen zu sagen, dass man nicht nur grosse Töne von sich geben sollte, sondern dass wir auch da sind, um die Rechte des Volkes, das Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht der Volksvertretung zu verteidigen."

1.2. DER VERFASSUNGSARTIKEL UND DAS BUNDESGESETZ UEBER DIE NATIONALSTRASSEN (INHALT UND KRITISCHE WUERDIGUNG)

Der Nationalstrassenbau ist in Art. 36 bis der Schweizerischen Bundesverfassung wie folgt verankert:

1. DER BUND WIRD AUF DEM WEGE DER GESETZGEBUNG DIE ERRICHTUNG UND DIE BENUETZUNG EINES NETZES VON NATIONALSTRASSEN SICHERSTELLEN. ZU SOLCHEN KOENNEN DIE WICHTIGSTEN STRASSENVERBINDUNGEN VON GESAMTSCHWEIZERISCHER BEDEUTUNG ERKLAERT WERDEN.
2. DIE KANTONE BAUEN UND UNTERHALTEN DIE NATIONALSTRASSEN NACH DEN ANORDNUNGEN UND UNTER DER OBERAUFSICHT DES BUNDES. DER BUND KANN DIE EINEM KANTON OBLIEGENDE AUFGABE UEBERNEHMEN, WENN DIESER DARUM NACHSUCHT ODER WENN ES IM INTERESSE DES WERKES NOTWENDIG IST.
3. DER WIRTSCHAFTLICH NUTZBARE BODEN IST NACH MOEGLICHKEIT ZU SCHONEN. DEN DURCH DIE ANLAGE VON NATIONALSTRASSEN ENTSTEHENDEN NACHTEILEN IN DER VERWENDUNG UND BEWIRTSCHAFTUNG

DES BODENS IST DURCH GEEIGNETE MASSNAHMEN AUS KOSTEN DES STRASSENBAUES ENTGEGENZUWIRKEN."

In den Abs. 4,5 und 6 dieses Verfassungsartikel wird die Verteilung der Kosten für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen auf Bund und Kantone festgelegt.

Wir wissen nun also, dass Nationalstrassen Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung sein sollen. Es ist klar, dass die einzelnen Teilstücke des Nationalstrassennetzes nicht an allen Orten verkehrstechnisch die gleichen Anforderungen erfüllen müssen. Deshalb werden heute bei den Nationalstrassen 3 verschiedene Klassen unterschieden:

- Die Nationalstrassen erster Klasse, die als eigentliche Autobahnen richtungsgetreut und kreuzungsfrei sind und durchgehende Abstellstreifen aufweisen. Sie stehen nur Motorfahrzeugen offen und sind bloss an bestimmten Anschlussstellen zugänglich.
- Die Nationalstrassen zweiter Klasse stehen ebenfalls nur dem Motorfahrzeugverkehr offen und sind nur an besonderen Anschlusspunkten zugänglich. Die beiden Fahrrichtungen müssten nicht durch einen Mittelstreifen getrennt sein: Sie sollen in der Regel keine höhengleichen Kreuzungen aufweisen.
- Die Nationalstrassen dritter Klasse stehen auch anderen Strassenbenützern offen. Trotzdem sollen sie in ihrer Anlage hohen verkehrstechnischen Anforderungen genügen. Ortschaften sind womöglich zu umfahren, höhengleiche Kreuzungen zu vermeiden und der seitliche Zutritt zu beschränken.

Durch den Art. 36 bis BV erweiterte der Bund seinen Wirkungsbereich um eine neue Zuständigkeit, indem er sich die Kompetenz über die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen, d.h.von Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung, übertragen hat.

Gestützt auf diese Verfassungsbestimmung wurde das Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8.3.1960 erlassen und am 21.1. in Kraft gesetzt.

Ausser dem Gesetz über den Nationalstrassenbau gehören noch zwei wichtige Erlasse zum Bundesrecht:

1. Bundesbeschluss über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag (23.12.1959).

2. Beschluss der Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes (21.6.1960).

Mit all diesen Beschlüssen ist anfangs der sechziger Jahre eine grundsätzliche neue Rechtsordnung in der Strassenhoheit eingetreten. Im Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 22.10.1957 wird zur Erläuterung des Art. 36 bis Abs. 1 des heutigen Verfassungsartikels unter anderem folgendes festgehalten:

"Diese Vorschrift begründet eine ausschliessliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes; sie ermächtigt den Bund zur abschliessenden Regelung des Strassenwesens hinsichtlich des Baues und Unterhaltes eines bestimmten Netzes von Nationalstrassen sowie Betriebes der dazugehörigen Einrichtungen, wie Beleuchtungs- und Ventilationsanlagen in Tankstellen und andere mehr. Will der Bund in dieser Materie nicht abschliessend legislieren, so kann er die Gesetzgebungskompetenz in entsprechendem Umfange an die Kantone delegieren."

Beim Bundesgesetz über die Nationalstrassen wurde bedeutend weitergegangen, als dies mit dem Verfassungsartikel eigentlich notwendig gewesen wäre.

- Laut Artikel 10,13,14,19 wird bei der Planung, generellen Projektierung und der Festlegung der Projektierungszonen das Interesse der Kantone und der Gemeinden nur nach Möglichkeit berücksichtigt!

Im grossen und ganzen lassen sich im Hinblick auf den Bau einer Nationalstrasse vier aufeinanderfolgende Schritte unterscheiden:

1⁰ DIE EIDGENOESSISCHEN RAETE LEGEN AUF ANTRAG DES BUNDESRATES DIE ALLGEMEINE LINIENFUEHRUNG UND DIE ART DER ZU ERRICHTENDEN NATIONALSTRASSEN FEST.

2⁰ AUFGRUND DES BESCHLOSSENEN NETZES WIRD VOM EIDGENOESSISCHEN AMT FUER STRASSEN- UND FLUSSBAU IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEN INTERESSIERTEN BUNDESSTELLEN UND DEN KANTONEN FUER JEDEN ABSCHNITT EIN GENERELLES PROJEKT ERARBEITET. IN DIESER PHASE WERDEN DIE EINSPRACHEN BEHANDELT=

3⁰ NACH EINGEHENDEN VERNEHMLASSUNGEN UND BEREINIGUNGEN WERDEN DIE GENERELLEN PROJEKTE VOM FEDERFUEHRENDEN DEPARTEMENT DES INNERN (EIDG. AMT FUER STRASSEN- UND FLUSSBAU) DEM BUNDESRAT VORGELEGT. DER BUNDESRAT GENEHMIGT DIE GENERELLEN PROJEKTE.

4⁰ NACH DER GENEHMIGUNG DER GENERELLEN PROJEKTE SIND VON DEN KANTONEN IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM EIDGENOESSISCHEN AMT FUER STRASSEN- UND FLUSSBAU SOWIE DEN INTERESSIERTEN BUNDESSTELLEN DIE AUSFUEHRUNGSPROJEKTE AUSZUARBEITEN, WELCHE WIEDERUM EINEM EINSPRACHEVERFAHREN UNTERLIEGEN. DAS EIDGENOESSISCHE DEPARTEMENT DES INNERN GENEHMIGT DIE AUSFUEHRUNGSPROJEKTE, WORAUF MIT DEM EIGENTLICHEN BAU BEGONNEN WERDEN KANN.

2. Initiative »Demokratie im Nationalstrassenbau«

2.1. WARUM UEBERHAUPT DIE INITIATIVE?

Die Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" wurde am 1. August 1973 beschlossen und ein Jahr später mit 67'817 beglaubigten Unterschriften eingereicht.

Die Initiative entspricht einem Bedürfnis breitester Bevölkerungsschichten. Nachdem der ungehemmte Nationalstrassenbau auf immer grösseren Widerstand stiess, verschiedene Petitionen, Referenden, Initiativen auf lokaler Ebene nicht durchzudringen vermochten (in Luzern wurde eine entsprechende Initiative 1961 ungültig erklärt, da Gemeinden nicht über Nationalstrassen zu entscheiden hätten), wurde beschlossen, die Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" zu lancieren, um dem Volk und den betroffenen Gemeinden bei dieser sehr wichtigen Frage das Mitspracherecht zurückzugeben. Es scheint, als ob selbst heute bei einigen Planern die Wachstumseuphorie noch nicht verflogen sei. Sie sind es, welche nach noch mehr Autobahnen schreien, gerade als ob in den letzten 20 Jahren überhaupt nichts geschehen wäre. Vor allem ist es für die Initianten unbegreiflich, dass nach der Akzeptierung des sogenannten generellen Nationalstrassennetzes im

Jahre 1960 die gesamte Projektierung und Ausführung der einzelnen Abschnitte irgendwelchen Amtsstuben überlassen wird. Weder die Bundesversammlung noch sonst eine legislative Instanz hat seit dem 21.6.1960 je etwas zu den Nationalstrassenbauprojekten zu sagen gehabt. Mit anderen Worten: es werden Milliarden verprojektiert - verplant - verbaut, ohne Mitsprache des Parlamentes oder des Volkes.



Autobahn mitten durch die Stadt:
L u z e r n

Durch das Gesetz vom 21.6.1960 verlor die Bundesversammlung ihre Kompetenzen im Bereich des Nationalstrassenbaues.

Viele Interpellationen im Nationalrat zeigten überhaupt keine Wirkungen:

- weder auf das Nationalstrassengesetz
- noch auf einzelne Teilstücke.

Unmittelbaren Anlass zur Lancierung der Verfassungsinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" war der Kampf um die Linienführung der N2 am Sempachersee.

Am 1. August 1973 gab Franz Weber auf dem historischen Sempacher Schlachtfeld bei einer gesamtschweizerischen Kundgebung den Startschuss für die Unterschriftensammlung. In die Phalanx des planerischen Unverständes und der Rechtlosigkeit der Stimmbürger sollte endlich eine Bresche geschlagen und dem Schweizervolk das gesetzlich verankerte Recht der Mitsprache und Mitbestimmung bei der Nationalstrassenplanung in allen jenen Fällen verschaffen werden, da es sich mit einer geplanten Autobahn-Linienführung nicht einverstanden erklären konnte.

2.2. DER INITIATIV-TEXT

ARTIKEL 36 BIS, ABSATZ 1 BIS (NEU)

DIE BUNDESVERSAMMLUNG BESCHLIESST UEBER KONZEPTION, LINIENFUEHRUNG UND AUSFUEHRUNG DER NATIONALSTRASSEN. DIESE BESCHLUESSE SIND DEM VOLK ZUR ANNAHME ODER VERWERFUNG VORZULEGEN, WENN ES VON 50'000 STIMMBERECHTIGTEN ODER VON ACHT KANTONEN VERLANGT WIRD.

UEBERGANGSBESTIMMUNG

ALLE NATIONALSTRASSEN UND -STRASSENABSCHNITTE, DIE AM 1. AUGUST 1973 NOCH NICHT ERSTELLT ODER NICHT IN AUSFUEHRUNG BEGRIFFEN WAREN, UNTERLIEGEN DER BESCHLUSSFASSUNG GEMAESS ARTIKEL 36 BIS, ABSATZ 1 BIS.



Autobahn mitten durch die Stadt:
B e r n

Wir sehen also, dass sich der Initiativ-Text in zwei Teile gliedert:

1. Die Bundesversammlung soll wieder die Kompetenz erhalten, über die Konzeption, Linienführung und Ausführung der Nationalstrassen zu beschliessen.

Es ist selbstverständlich, dass solche Beschlüsse dem fakultativen Referendum unterstehen müssen (Art. 89 BV).

2. Diese Kompetenzen sollen auch für alle Nationalstrassen und Nationalstrassenabschnitte gelten, welche am 1.8.1973 noch nicht erstellt oder noch nicht in Ausführung begriffen waren.

Es scheint somit klar zu sein, was mit der Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" erreicht werden soll, nämlich die Wiederherstellung verfassungsrechtlicher und auch gesetzlicher Zustände, wie sie bis heute in der Schweiz noch üblich sind (hier: waren).

- Beispielsweise wurden 96 km 4-spurige Autobahnen in 6-spurige und 559 km 2-spurige Autostrassen wurden in 4-spurige Autobahnen "umgewandelt". Hier wurde also mit Millionenbeträgen jongliert, ohne dass jemals Parlament oder Volk etwas dazu sagen konnten.

Mit einer Annahme des Volksbegehrens müssten solche "Umwandlungen" von den eidgenössischen Räten behandelt werden.

- Es stellt sich die Frage, ob das Gesetz zum Nationalstrassenbau nicht verfassungswidrig ist, da es die Entscheidungsbefugnisse im Nationalstrassenbau (Planung, generelle Projektierung, Ausführungsprojektierung und Bau) nicht genau festlegt. Dies kann jedoch nicht abgeklärt werden, da es in der Schweiz keine Verfassungsgerichtbarkeit gibt.

- Dank dem Nationalstrassengesetz ist es möglich, dass für Fehlplanungen niemand die Verantwortung übernehmen muss, da der Bund in der Praxis seine Aufgabe, die Nationalstrassen zu planen und zu projektieren weitgehend an die Kantone abgegeben hat. Die kantonalen Instanzen können sich also damit entschuldigen, dass sie im Auftrag des Bundes handeln würden und deshalb nicht der Bevölkerung



Autobahn mitten durch die Stadt:
Z ü r i c h

des Kantons, sondern dem Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau und dem Departement des Innern Rechenschaft schuldig seien.

Der Bund wiederum kann darauf hinweisen, dass er im Sinne des Föderalismus gehandelt habe, in dem die Kantone - in Kenntnis der lokalen Gegebenheiten - planen und projektieren würden und der Bund sich auf die Ueberprüfung und Genehmigung sowie auf die Entscheidung in gewissen Streitfällen beschränke. So gerät de facto eine grosse Machtfülle in die Hände weniger Technokraten in den kantonalen Strassenbauämtern.

- Mit der Initiative (im Text der erste Absatz) werden die Kompetenzen eindeutig festgelegt:
 - das Parlament muss über die Konzeption, Linienführung und Ausführung entscheiden.
- Auch wenn der Bundesrat in seiner Botschaft vom 26.5.1976 an die Bundesversammlung unter anderem behauptet: "...es läge nicht im Interesse einer Entlastung der Bundesversammlung von Routinegeschäften...", die noch nicht erstellten Nationalstrassenabschnitte neu zu genehmigen, finden wir, dass es sich bei solchen Geschäften keineswegs um Routinegeschäfte handelt, sondern um weittragende und wichtige Entscheide. Soll der Ratsbetrieb etwa soweit rationalisiert werden, dass überhaupt über keine Geschäfte mehr beraten werden müsse, weil es sich ja doch nur um Routine handelt!
Eine etwas fragwürdige Politik.
- Es scheint uns nichts als logisch zu sein, dass bei Werken von nationaler Bedeutung das ganze Schweizervolk - oder seine Vertreter im Parlament - über die einzelnen Nationalstrassenstücke entscheiden kann. Vergessen wir nicht, dass Strassen nur zu Nationalstrassen "erhoben" wurden, wenn sie als von gesamtschweizerischer Bedeutung betrachtet wurden.
- In der Uebergangsbestimmung der Initiative wird festgehalten, dass alle Nationalstrassen und -abschnitte, die am 1.8.1973 noch nicht erstellt oder in Ausführung begriffen waren, ebenfalls dem Referendum unterliegen. Diese Uebergangsbestimmung wurde von der Bundeskanzlei überprüft und für rechtlich zulässig befunden. Dass die Uebergangsklausel nicht gesetzeswidrig ist, zeigt sich auch darin, dass kein Antrag auf Ungültigerklärung der Initiative gestellt worden ist.

- Obwohl die Initiative im Juli 1974 eingereicht wurde und die Uebergangsbestimmung bekannt war, bequeme sich weder der Bundesrat, noch das Parlament zu einer speditiven Behandlung des Volksbegehrens. Schon deshalb sind alle Argumente gegen die rückwirkende Uebergangsbestimmung unglaubwürdig.
- Heute möchten die Gegner der Initiative vor allem wegen der Uebergangsbestimmung "bodigen" (da sie eingesehen haben, dass weite Kreise dem ungehemmten Autowachstum kritisch gegenüber stehen).
- Diese Gegner behaupten dann recht unverfroren, wegen der Initiative müssten angefangene Nationalstrassenstücke abgebrochen werden. Es werden Bilder mit halbfertigen Brücken herumgeboten. Die Gegner verkaufen in diesem Falle das Schweizervolk für ziemlich blöde. Das nehmen wir als Demokraten nicht an.
- Weder die Verzögerung der Initiative im Bundeshaus, noch der Baubeginn an rund 30 Nationalstrassenteilstücken seit dem 1.8.1973 kann den Initianten angelastet werden.
- Bei diesen Baubeginnen fehlte teilweise sogar die Kreditbewilligung (Wallis, Knonaueramt, wo heute schon über 54 Mio. Franken verbaut wurden).
- Um die Initiative wirkungslos zu machen, wurde an möglichst verschiedenen Stellen angefangen zu bauen. So wurde und wird versucht, Zwänge zu schaffen. Man kann ja schwerlich gegen ein Nationalstrassenstück sein, wenn die beiden Enden davon schon im Bau oder gar fertig gestellt sind. Ist das nicht Planungsmissbrauch und Geringschätzung des demokratischen Initiativ-Rechtes?

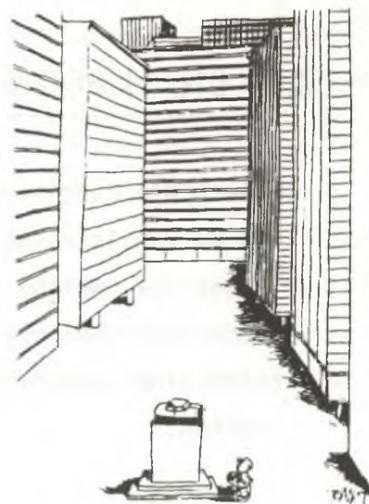
2.3. DIE BISHERIGEN ERFOLGE DER INITIATIVE

- Durch die Lancierung und das Zustandekommen des Volksbegehrens "Demokratie im Nationalstrassenbau" wurde eine Diskussion über den Nationalstrassenbau ausgelöst, welche sicher nicht ohne Auswirkungen bleiben wird. Immer mehr Menschen beginnen sich Gedanken über den Sinn oder vielmehr Unsinn eines bedenkenlosen Wachstums der Autobahnen und des Autoverkehrs zu machen.

- Schon heute reagieren die Experten der Autoverbände nervös und reden in polemischer Art und Weise von "demokratischer Diktatur" (welch Unsinn!) und meinen damit natürlich unsere Initiative. Es zeigt sich also, dass die Spitzen von ACS und TCS keineswegs gewillt sind, über die langfristigen Konsequenzen des ungehemmten Nationalstrassenbaues nachzudenken. Sie stecken immer noch in der Auto-Euphorie der frühen 60iger Jahre. Viele Automobilisten merken aber heute, dass es nicht mehr im alten Stil weitergehen kann und unterstützen die Initiative.
- Dank der Initiative gibt es nun ein Ueberprüfungsverfahren von sechs besonders hart umstrittenen Teilstücken. Damit diese Ueberprüfungsverfahren ernsthaft und auch speditiv vorgenommen werden, müssen wir der Initiative zu einer Annahme verhelfen.

2.4. DIE FOLGEN EINER ANNAHME DER INITIATIVE

- Es wird keineswegs so kommen, dass Brücken im Nationalstrassennetz nur zur Hälfte gebaut würden, weil die andere Hälfte einem Referendum zum "Opfer" fiel (solche "Dummheiten" dem Schweizervolk zu unterschieben, muss doch einigermaßen erstaunen - immerhin die Automobilverbände tun es).
- In seiner ganzen über 125-jährigen Geschichte des Bundesstaates hat das Schweizervolk noch nie einen sogenannten verrückten Entscheid gefällt.
- Eine Annahme der Initiative hätte zweifellos grosse Signalwirkung für den schweizerischen Nationalstrassenbau:
 - a) das Ueberprüfungsverfahren müsste ernsthaft an die Hand genommen werden (es könnte nicht einfach "verlauert" werden);
 - b) viele der heute umstrittenen Teilstücke würden nicht mehr gebaut werden.
- Das Mittel des Referendums würde nun offen stehen, z.B. für Teilstücke, die nicht ins Ueberprüfungsverfahren



- aufgenommen wurden, wie dies mit der N9 (Martigny-Brig) der Fall ist.
- Auf alle Fälle würde die viel zitierte Referendenflut nicht ausbrechen (dazu sind auch die Hürden viel zu hoch).
- Wir fragen uns, weshalb die Gegner der Initiative so nervös reagieren (z.B. die unsachliche Polemik des ACS), wenn die Initiative sowieso keine Chance hätte (wie dies immer wieder behauptet wird).
- Sehr wahrscheinlich wissen auch sie, dass die Initiative ihre Auswirkungen haben wird:
 - a) sei es auf das Ueberprüfungsverfahren (vo allem auch dann, wenn in den betroffenen Gebieten JA-Mehrheiten zustande kommen);
 - b) sei es auf die Gesamtverkehrskonzeption, indem dann der öffentliche Verkehr bei den Investitionen besser berücksichtigt wird.

Nationalrat Nauer in der Debatte über die Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" - März 1977:

"Man sagt gerne, dass die Freiheit ihre Grenzen an der Freiheit anderer habe. Die Auffassung "Freie Fahrt für den individuellen Verkehr" ist deshalb so gefährlich, weil der freie Bürger auf seiner Fahrt anderen freien Bürgern begegnet, die bildlich gesprochen gar nicht so schnell fahren wollen wie er, die aber möglichst unbeschädigt leben und nicht einer ständig schrumpfenden Lebensqualität zum Opfer fallen wollen."

3. Umstrittene Teilstücke

3.1. NICHT ALLE UMSTRITTENEN TEILSTUECKE WERDEN UEBERPRUEFT

In der Frühlings-, respektive Sommersession 1977 haben die beiden Räte eine Motion überwiesen, laut der folgende sechs Strassenabschnitte (im Nationalstrassennetz) überprüft werden sollen (dieses Ueberprüfungsverfahren können wir als ersten Teilerfolg der Initiative betrachten):

| | |
|---------|--|
| N1 | YVERDON - AVENCHES |
| SN1/SN3 | ZUERICH, HARDTURM-VERKEHRSDREIECK LETTEN-SIHLHOELZLI |
| N4 | WETTSWIL-KNONAU |
| N6 | WIMMIS-ZWEISIMMEN-LENK-RAWILTUNNEL-UVRIER, ROHNETAL |

- N7 MUELLHEIM - KREUZLINGEN
- N9 LAUSANNE OST-CORSY-PERRAUDETTAZ.

Auch wenn diese sechs Teilstücke einem Ueberprüfungsverfahren unterzogen werden, sollten wir daran denken, dass im Moment noch mindestens

- 5 weitere Teilstücke und
- 4 weitere Stadtanschlüsse sowie
- 4 Folgebauten

umstritten sind;

- N8 BRUENIG
- N8 BRIENZERSEE
- N3 VILLNACHERN/SCHINKNACH
- N5 NEUENBURGERSEE
- N9 MARTIGNY-BRIG.

STAEDTE:

- GENF UMFABRUNG
- BASEL NORDTANGENTE
- BERN SCHUETZENMATT-ZUBRINGER
- BIEL

FOLGEBAUTEN:

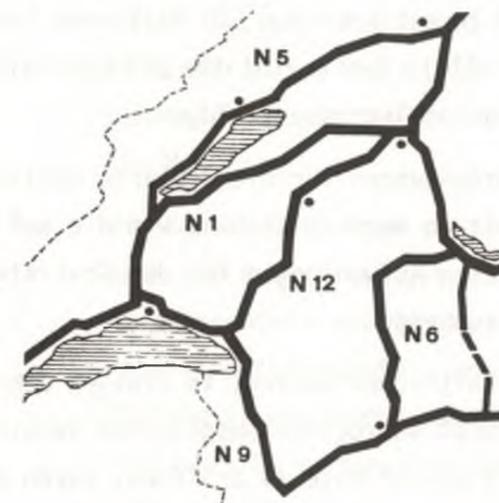
- N8 VIADUKT INTERLAKEN
- N4 RASTPLATZ SAEGEL
- N1 ZUBRINGER MEGGENHUS
- N5 ANSCHLUSS GRENCHEN

Unserer Ansicht nach sollten mindestens alle diese Autobahnstücke diesem Ueberprüfungsverfahren unterzogen werden.

3.2. BEISPIEL: RAWIL-STRASSE (N6)

In ein paar Jahren sollen nicht weniger als vier Autobahnen zwischen Neuenburgersee und Simmental aus dem Raume Solothurn-Bern-Thun parallel zueinander Richtung Genfersee-Wallis führen:

4 Autobahnen auf 53 Kilometer !



Gibt es eine vergleichbare Dichte von Autobahnen sonst irgendwo in der Schweiz oder in Europa? In einem Gebiet gar, wo weit und breit keine Grossstadt zu finden ist?

Heute dienen zur Hauptsache folgende Argumente zur Verteidigung der Rawil-Strasse:

-) Wegersparnis für die Verbindung durch die Schweiz ins Wallis. Also, schweizerische Solidarität mit einer Region, welche noch nicht "so gut" erschlossen ist.
-) Die N6 wird durch den Bund gebaut und bezahlt. Einen Neubau der Talstrasse (als Alternative zur N6 gedacht) müssten der Kanton und die Gemeinden alleine bezahlen.
-) Crans-Montana und einige andere Gebiete werden für die Deutschschweizer mit dem Auto schneller erreichbar sein.
-) Die N6 führt weg von den Dörfern, also weniger Lärm, weniger Abgase für die Leute im Simmental. Die N6 bringt also sogar noch Vorteile fürs Simmental....

Wie fragwürdig diese Argumente sind, soll mit den folgenden Tatsachen aufgezeigt werden:

-) Selbst wenn auf die N6 verzichtet würde, wäre das Wallis verkehrstechnisch immer noch gut erschlossen:
-) Die BLS (Bern - Lötschberg - Simplon) hat in den letzten Jahren insgesamt 76 Millionen Franken investiert, davon 17,7 Millionen Franken

in den Ausbau der Autoverladestationen Kandersteg und Goppenstein. Der bereits beschlossene durchgehende Ausbau der BLS auf Doppelspur zwischen Spiez und Brig wird Investitionen von 620 Millionen Franken erfordern (Berechnungen von 1974). Damit wird die BLS über eine Kapazität von etwa 20 Spuren Nationalstrasse verfügen.

-) Allein die jährlichen Zinsaufwendungen für die geplante Rawilerstrasse kämen mehr als doppelt so hoch zu stehen, wie die auf etwa 15 Millionen Franken geschätzten Aufwendungen für den Gratistransport der Autos durch den Lötschberg.
-) Es wäre geradezu volkswirtschaftlicher Unsinn, in einigen Jahren 19 km westlich von dieser dannzumal vorzüglich ausgebauten Verbindung eine parallel verlaufende Nationalstrasse zu eröffnen, deren Bau nach Schätzungen von 1976 mindestens 800 Millionen Franken kosten würde und deren jährliche Kosten (Zinsen, Amortisation, Unterhalt) zu höchstens 20% durch den Treibstoffzollzuschlag gedeckt würden.
-) Die Simmentalstrasse erfüllt alle Anforderungen, um ins Netz der vom Bund ebenfalls namhaft subventionierten Alpenstrassen aufgenommen zu werden.
-) An den Bau der N6 müsste der Kanton Bern 96 Millionen Franken beisteuern, nämlich 16% der 600 Millionen Franken, die der bernische Abschnitt Wimmis-Kantonsgränze kosten soll.
-) Bei einem zu zwei Dritteln vom Bund subventionierten Neubau der Simmentalstrasse - gemäss dem Vorschlag des "Komitees pro Simmental" - hätte dagegen der Kanton Bern einen Anteil von nur rund 60 Millionen Franken zu übernehmen.
-) Die Gegend von Crans-Montana gilt schon heute als abschreckendes Beispiel für eine durch rücksichtslose Boden- und Immobilienspekulation verwüstete Landschaft. Soll die dortige Entwicklung durch die N6 noch weiter gefördert werden?
-) Im Anzère gehörten Ende 1975 87,4% der Studios und Appartements Ausländern. Immobilienfirmen und ihre Helfer drängten in Bern solange auf den Baubeginn am Rawil, bis der Kredit für den Sondierstollenbau freigegeben wurde.

-) Es ist ein wesentlicher Unterschied, ob eine Autobahn in einem Bergtal oder im Flachland gebaut wird. In einer offenen und weiten Landschaft besteht eher die Möglichkeit, eine neue Verkehrsachse einige Kilometer neben der bisherigen Strasse anzulegen. Im Bergtal bestehen solche Möglichkeiten nicht (der Spielraum beträgt höchstens einige 100 Meter).
-) Wir können doch kaum annehmen, dass nach dem Bau der N6 die schönen Simmentaler-Dörfer wieder zu ruhigen Erholungszentren würden. Bekanntlich fördern ja Autobahnen den privaten Verkehr - es würden also dann doppelt so viele Autos wie heute durch das Simmental rasen....
-) Wer möchte noch im Simmental seine Ferien verbringen, angesichts der Autobahn und all ihrer Folgen?



Noch zu retten:
Simmental

Sicher gibt es viele weitere Argumente gegen die N6 (z.B. Landschafts- und Fauna-Zerstörungen), es scheint auch klar zu sein, dass ein Bau der N6 Nachteile für die Walliser und Berner bringt.

Daneben ist die Geschichte der Rawil-Verbindung aber auch ein Lehrstück dafür, wie sich das Nationalstrassengesetz im einzelnen auswirkt:

21.6.1960 Mit Beschluss der Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes wird die Rawilverbindung als Nationalstrasse 3. Klasse (2-spurig) entsprechend dem Projekt Weber/Bonvin genehmigt. Die N6 Wimmis-Uvrier figuriert am Ende der Prioritätenliste.

1966 - 1972 Das Autobahnamt des Kantons Bern plant um, von einer 2-spurigen Nationalstrasse auf eine 4-spurige Nationalstrasse von einem ursprünglich rein auf den Tourismus abgestimmten Scheiteltunnel auf einen Basistunnel (9,7 km auf ca. 1200 m Höhe).

31.3.1976 Der Bundesrat veröffentlicht das Nationalstrassenbauprogramm 1976, das die Aufnahme der Arbeiten für den Sondierstollen Rawil vorsieht.

8.4.1976 Verschiedene Konsultativabstimmungen ergeben eindeutige Resultate:

Lenk: 323 NEIN - 12 JA

Der Ort bewilligte aber gleichzeitig Fr. 500'000.-- für den Bau der Normalspurbahn Zweisimmen-Lenk.

1976 Weitere Abstimmungsergebnisse:

St. Stephan 127 NEIN - 0 JA

Oberwil 136 NEIN - 2 JA

Erlenbach 674 NEIN - 83,7% der Stimmberechtigten.

Nur gerade Boltigen stimmte mit 105 : 78 Stimmen der Nationalstrasse zu.

Mit der Annahme der Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" könnten solche willkürliche Planungsänderungen verhindert werden.

3.3. BEISPIEL: MUELLHEIM - KREUZLINGEN (N7)

Der noch nicht in Angriff genommene Teil der Nationalstrasse 7 führt über das Gebiet des Seerückens, eine Hügel Landschaft, die bis heute ihren hohen Erholungswert erhalten konnte, da sie von grösseren störenden Eingriffen weitgehend verschont geblieben ist. Im Raume Kreuzlingen wiegt der Eingriff der geplanten N7 am schwersten, da das Naherholungsgebiet der Region Kreuzlingen/Konstanz stark beeinträchtigt würde. An schönen Tagen spazieren Hunderte von Erholungssuchenden im Gebiet der geplanten Eingriffe.

Die als vierspurige Autobahn (N-Strassen 2. Klasse) geplante N7 würde ohne Kriechspur und ohne die Böschung 26 Meter breit. Der damit verbundene Verschleiss an Kulturland wiegt in dieser fruchtbaren Gegend schwer. Durch eine Zubringerstrasse würde zudem das Naturschutzgebiet zwischen Gottlieben und Triboltingen beeinträchtigt.

Die N7 ist bis Frauenfeld-Ost in Betrieb und bis zur Pfyner-Brücke im Bau. Die Weiterführung bis zum Anschluss Müllheim ist unbestritten, da sich dort der Verkehr aufteilt in Richtung Kreuzlingen und in Richtung Weinfelden-Romanshorn. Der Verkehr auf der Strecke Müllheim-Kreuzlingen ist schwach bis mässig, und das heutige Strassennetz genügt den Anforderungen, abgesehen von

den Dorfdurchfahrten Müllheim und Oberwil und dem Ortsnetz von Kreuzlingen.

3.4. BEISPIEL: KERZERS - YVERDON (N1)

Mit der N1 zwischen Kerzers und Yverdon soll neben der beinahe vollendeten N12 (Bern - Lausanne) und der nach offiziellen Plänen 1981 fertig gestellten N5 (Biel - Lausanne) die dritte Verbindung zwischen der deutschen und welschen Schweiz hergestellt werden. Eine Autobahndichte, wie wir sie sonst nirgends auf der Welt kennen (siehe Plänchen Seite 17). Die N1 würde eines der wichtigsten Naturschutzgebiete der Schweiz (grösstes zusammenhängendes Schilfgebiet) zerstören. Das Gebiet am Südufer des Neuenburgersees ist auch von besonderer ornithologischer Bedeutung: es figuriert im internationalen Verzeichnis der Gebiete, welche unbedingt erhalten werden müssen. Die N1 zwischen Kerzers und Yverdon würde zudem 100 ha besten Kulturlandes und 30 ha Wald zerstören. Auch würde der östliche Teil der Stadt Yverdon in zwei Teile zerschnitten.

3.5. BEISPIEL: CHAM - WETTSWIL (N4)

Ende November 1977 konnten wir in vielen Zeitung lesen:

N4 bei Knonau: 54 Millionen nutzlos verbaut?

Mit dieser Nachricht sollte uns weisgemacht werden, dass nun die N4 - trotz grossem Widerstand in den betroffenen Regionen und trotz Aufnahme ins Ueberprüfungsverfahren - unbedingt gebaut werden müsste.

Neben dem Argument von den bereits ausgegebenen 54 Millionen Franken (wer wirft schon gerne solche Beträge "dir nichts mir nichts" einfach auf die Strasse), wird das Autobahnstück noch wie folgt begründet:

- Eine Verbindung zwischen der Zentralschweiz mit der Agglomeration Zürich, dem Flughafen Kloten, der Ostschweiz und dem süddeutschen Raum (die N4 wird als wichtige Verkehrsachse Deutschland - Gotthard betrachtet) ist für die Wirtschaft der Innerschweiz lebenswichtig.
- Konsequenzen des Verzichts wären nach Ansicht der Zuger Regierung auch tägliche Verkehrszusammenbrüche auf der beim Wegfall der N4 im Vordergrund stehenden Strecke Horgen-Wollishofen-Brunnau, so, wie starke Immissionen für die Anwohner der N4a-T4 im Abschnitt Cham - Walterswil.

Schon heute sind mehrere Stränge in der Nord-Süd-Richtung vorgesehen (N9, die sehr umstrittene N6, N2, N13). Auf einer Strecke von weniger als 200 km ergeben sich somit vier Strassenverbindungen Nord-Süd! Bei den Eisenbahnen gibt es nur zwei leistungsfähige Linien in diesem Raume (Gotthard und Lötschberg-Simplon).

Die N4, als Zubringer zum Gotthard aus dem Raume Zürich geplant, stösst in der Zwischenzeit nicht nur im Knonaueramt auf Kritik. Weder die Innerschweiz, noch die Ostschweiz zeigen ein besonderes Interesse an der N4. Ein grosser Teil des Verkehrs wird über die N2 rollen. Der Verkehr aus der Ostschweiz, der nicht über die N1 auf die N2 gelangt, wird ab Rotkreuz die N14 benützen und bei Luzern ebenfalls die N2 erreichen.

Es zeigt sich also, dass das Interesse an der N4 an ihren beiden Enden nicht gross ist - doch was soll nun der N4-Abschnitt im Knonaueramt als Mittelteil noch, wenn auf absehbare Zeit an den Enden sowieso nichts geschieht?

Es bliebe ihr lediglich die Aufgabe, die nicht sehr dicht besiedelte Zentralschweiz auf kürzestem Weg mit der Metropole Zürich zu verbinden.

"Wenn man von Zug in 20 Minuten mitten in die Zürcher Innenstadt fahren kann, ist ganz klar, dass noch mehr Einkaufs- und Pendelverkehr angezogen wird" (Hans Weiss, Weltwoche, 16.3.1977). Die N4 bringt für die Zentralschweiz nicht nur Vorteile. Es besteht die grosse Gefahr, dass die N4 der Innerschweiz lebenswichtige Substanz entziehen könnte und den "Wasserkopf" Zürich noch mehr aufblähen würde.

3.6. BEISPIEL: BRUENIGSTRASSE (N6)

Die Nationalstrasse 2. Klasse über den Brünig, wobei die Strecke zwischen Lungern - Brienz grösstenteils untertunnelt werden soll, dient nur dem Spitzenverkehr im Sommertourismus. Dabei wollten gerade Touristen die Gegend nicht nur in Tunnels durchfahren, sondern auch etwas von der schönen Landschaft sehen. Besonders der Hasliberg (durch den Tunnel vom Verkehr abgeschnitten) und die Gemeinde Lungern, deren attraktivster Erholungsraum durch ein riesiges Viadukt, entlang des Seeufers und durch einen Vollanschluss zerstört würde, befürchten von der Brünigautobahn grossen Schaden für den Tourismus. Dazu erachten wir die Untertunnellung eines Passes von

von nur gut 1000 m Höhe als kostspieligen Luxus.

3.7. BEISPIEL: BRIENZERSEE (N8)

Die N8 durchschneidet auf der ganzen Länge des Brienersees mit vielen Kunstbauten eine Landschaft, die im KLN-Inventar zu den Landschaften und Naturdenkmälern von nationaler Bedeutung gezählt wird. Eines der letzten Seeufer ohne Strasse wird mit Immissionen belegt. Der neue Anreiz zu Seerundfahrten erhöht die Verkehrsfrequenz unnötig, vor allem auch auf der alten Verbindungsstrecke Interlaken - Brienz. Abzulehnen ist der Anschluss Iseltwald. Er ist von rein lokaler Bedeutung für den Kurort.

Der Anschluss bedingt aber eine Linienführung der N8 in diesem Gebiet, die den Kurort mit starken Verkehrsimmissionen belegen muss. Zudem wird er in seinem Wandergebiet und seinem knappen landwirtschaftlichen Hinterland stark beeinträchtigt. Der nächste Anschluss Interlaken, liegt nur ca. 7 km entfernt.



Noch zu retten:
Linkes Brienerseeufer

3.8. BEISPIEL: VILLNACHERN - SCHINZNACH (N3)

Hier bestehen zwei verschiedene Projekte, welche beide ihre Befürworter und Gegner haben. Dies drückt sich auch in den diversen Petitionen aus, welche nun in der jüngsten Zeit lanciert wurden. Es ist nicht an uns, zu entscheiden, welches Projekt den Vorzug verdient, sondern es geht uns vor allem darum, die Vor- und Nachteile der beiden Varianten aufzuzeigen. Gerade in diesem Falle zeigt es sich, dass unsere Nationalstrassengesetzgebung mitunter zu grotesken Situationen führen kann. Der Schliessung der hier bestehenden Lücke in der N3 als kürzeste Verbindung zwischen Basel und Zürich käme grosse Bedeutung zu. Alle Parteien sind sich darüber einig, dass der Bundesrat eine rasche Entscheidung fällen muss; dies ist allen Petitionen gemeinsam. Eine Expertenkommission hat ausserdem befunden, dass beide zur Diskussion stehenden Varianten den diversen Anforderungen mit kleinen Unterschieden

gleich gut genügen.

- Variante Hochbrücke (Villnachern)

Der Anschluss liegt für Brugg günstiger.

Diese Variante ist billiger, kostet sie doch nach heutigen Schätzungen 305 Millionen Franken (im Gegensatz zur Tunnelvariante, welche auf 385 Millionen Franken zu stehen kommt).

- Hingegen sind Hochbrücken vom Landschaftsschutz her nicht akzeptabel, ausserdem würden mehrere Naturschutzprojekte tangiert.
- Eine verbesserte Linienführung käme gleich teuer wie die Tunnelvariante (wegen den Steigungen im Profil).

- Variante Tunnel (Schinznach)

Schont die Naturschutzgebiete weitgehend; der Aareübergang ist diskreter.

- Aber auch bei dieser Variante sind weitere Verbesserungen notwendig. Das Tunnelportal unterhalb der Habsburg ist zu verschieben. Der Anschluss Schinznach-Feld ist dringend wegzulassen.
- Grosse Bedeutung ist dem Immissionenschutz in Schinznach-Bad beizumessen. Gerade der Kurort ist durch die Tunnelvariante stark bedroht.

3.9. BEISPIEL: NEUENBURGERSEE (N5)

Obwohl im Abschnitt Bevaix-Yverdon kein besonders starker Pendelverkehr herrscht, wurde diese Strecke 1972 von 3. auf 2. Klasse umklassiert. Das neue Trasse (neben der alten Kantonsstrasse und der heute weitgehend fertiggestellten 3-spurigen neuen Kantonsstrasse) würde den schmalen Streifen des besten Kulturlandes im Kanton Neuenburg stark beeinträchtigen.

3.10. BEISPIEL: MARTIGNY - BRIG (N9)

Kürzlich verlangten über 33'000 Walliser Unterzeichner einer Petition einen Baustop für die N9. In einer weiteren Bittschrift an den Bundesrat fordern 150 Persönlichkeiten aus dem Wallis eine Denkpause bei den Bauarbeiten für die N9.

Trotz diesem immer grösser werdenden Widerstand gegen die Nationalstrasse Martigny - Brig liess und lässt sich der Walliser Grosse Rat nicht von diesem Bauvorhaben abbringen. Mit 78:25 hat er beschlossen, dass weitergebaut wird.

Damit sollen wahrscheinlich Sachzwänge im Hinblick auf die Abstimmung über die Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" geschaffen werden. Nur mit einer Annahme der Initiative kann im Wallis das Schlimmste verhütet werden.

- Im Grossen Rat wurde zur Hauptsache auf die zu erwartenden wirtschaftlichen Nachteile hingewiesen, welche bei einem Bauverzicht auf das Teilstück Martigny - Brig entstehen würden.
- Es habe ferner keinen Sinn, in Sittlen und Siders Teile der Autobahn zu bauen, wenn zwischen Martinach und Riddes nicht gebaut würde (es stehen 45 Millionen Franken Investitionen auf dem Spiel).
- Die Befürworter sehen die N9 als wichtigen Strang an, welcher der Erschliessung des Kantons und dem Durchgangsverkehr (Simplon) dienen soll.

Der Bau der N9 hätte jedoch grosse Nachteile für das Wallis, sei es aus touristischer, wirtschaftlicher, naturschützerischer Sicht; die N9 eignet sich in Wirklichkeit nicht einmal zur besseren Verkehrserschliessung des Kantons:

- Bedeutende Naturschutzgebiete würden nach dem heutigen Projekt tangiert, durchschnitten oder abgetragen, so z.B. der Pfywald (KLN-Gebiet 3.73). Dem Kulturverschleiss sollte weit grössere Beachtung geschenkt werden, da das gute Kulturland der Ebene eine wichtige wirtschaftliche Grundlage für den Kanton Wallis darstellt.
- Die N9 würde nicht mehr Touristen ins Wallis bringen, sondern dieses zur Durchgangsstation für die in das attraktive Touristenland Italien Reisenden machen. Welcher Feriengast möchte schon gerne seine Ferien mitten in Beton verbringen?
- Ein Bau der N9 hätte höchstens nur kurzfristige wirtschaftliche Vorteile (z.B. im Bausektor). Auf lange Sicht beeinträchtigt dieser Bau lebenswichtige Grundlagen der Wirtschaft, vor allem die Landwirtschaft (Zerstörung von Bauernhöfen) und den Tourismus. (s.o.)

- Zwischen Brig und Martigny besteht schon heute eine 3-spurige Kantonsstrasse, in die 400 Millionen Franken investiert wurden und die von schweizerischen Verkehrsfachleuten als ausgezeichnet beurteilt wird.
- Dort wo die Kantonsstrasse heute die Dörfer umfährt, ist sie sogar 4-spurig (erreicht also autobahnähnliche Ausmasse).
- Nach einem Bau der N9 Martigny - Brig könnte der Automobilist das nun verschandelte Wallis in 45 Minuten durchrasen.
- Dieses Autobahnstück kostet nach heutigen Berechnungen (zukünftige Teuerungen also nicht inbegriffen) rund 1,45 Milliarden Franken. Davon müsste der Kanton Wallis 8% oder 116 Millionen Franken selber bezahlen - sowie die jährlichen Unterhaltskosten.
- Die N9 würde gleich neben der Kantonsstrasse gebaut. Sieben bis acht Fahrbahnen würden damit Martigny und Brig verbinden. Der Vorwurf massiver Verschleuderung von Geld und Ackerland ist hier sicher angebracht.

3.11. BEISPIEL: ANDELFINGEN - DEUTSCHLAND

Die Weinland-Autobahn sollte den Verkehr Singen - Zürich übernehmen, der jedoch minim ist.

Sie würde eine wertvolle Rheinlandschaft und bestes Kulturland durchschneiden sowie die Interessen der Stadt Schaffhausen stark tangieren. Das Projekt einer Weinland-Autobahn ist gegenwärtig nicht aktuell, jedoch noch nicht endgültig begraben

3.12. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Wir müssen uns bewusst sein, dass der Konzeption des Nationalstrassennetzes Annahmen und Prognosen der fünfziger und sechziger Jahre zu Grunde liegen. Die heutige Entwicklung, aber auch die Zukunftsaussichten erfordern dringend, dass alle noch nicht gebauten Nationalstrassenabschnitte auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden. Viele Nationalstrassen wurden für Spitzenlasten (welche ja nicht alle Tage eintreffen) dimensioniert und auch so gebaut. Diese Spitzenlasten werden aber gemäss den neuesten Prognosen kaum je erreicht werden und es stellt sich ernsthaft die Frage, weshalb gewisse Teil-

stücke im heutigen Nationalstrassennetz nicht redimensioniert werden sollten (das Umgekehrte erlebten wir ja schon zur genüge - hier gab es ja je-weilen keine Probleme...).



Luzern:
Reussufer v o r h e r



Luzern:
Reussufer n a c h h e r

Die Untersuchung der einzelnen Beispiele hat denn auch eindeutig gezeigt, dass die betreffenden Teilstücke überflüssig oder überdimensioniert sind, ja viele von ihnen werden nicht einmal die viel beschworenen wirtschaftlichen Vorteile bringen.

Ein Verzicht auf diese Teilstücke würde keineswegs den Untergang des privaten Autoverkehrs bedeuten, es würden aber auch keine unüberwindlichen Lücken im Nationalstrassennetz verbleiben. Viele der geplanten und projektierten Teilstücke zerstören in unverantwortlicher Art und Weise wertvollste und unwiederbringliche Kulturlandschaften, Wälder, Sumpfgebiete - also wichtige Elemente der Natur, deren Verlust die Monotonie unseres modernen Lebens noch weiter erhöhen würde.

Mit der Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" haben wir eine einmalige Chance, bei gewissen Projekten rechtzeitig einzugreifen um das Schlimmste zu verhindern.

4. Stadtautobahnen

4.1. DER TEUFELSKREIS DER STADTZERSTÖRUNG

Die Stadtautobahnen werden von ihren Befürwortern oft mit dem Argument verteidigt, dass sie die Stadtquartiere von den Verkehrsimmissionen entlasten würden.

Dabei wird irrtümlicherweise angenommen, dass Stadtautobahnen den Verkehr von Quartierstrassen "absaugen". In Wirklichkeit werden ebensoviele Autos in die Quartiere "ausgespeit". Die Leistungsfähigkeit von Strassen im allgemeinen, aber auch von Stadtautobahnen drückt sich noch heute in der Zahl von Fahrzeugen pro Stunde aus. Dieses Messsystem hat zur Folge, dass breite und breiteste Strassen in unseren Städten gebaut werden. In den fünfziger Jahren, teilweise aber auch noch heute, möchten einige Planer den Verkehr möglichst ins Stadtzentrum hineinführen, um so angeblich die städtische Wirtschaft (Handel, Einkaufszentren etc.) anzukurbeln.

Heute zeigt es sich immer mehr, dass es sich hier um eine völlig verfehlte Ueberlegung und Konzeption handelt, welche nur noch von wenigen Planern und City-Verbänden vertreten wird.

Autobahnen ins Zentrum der Städte bringen für die selben und ihre Bewohner nur Nachteile:



EXPRESS-STRASSEN:
Ypsilon Zürich

-) Die Strassen vertreiben die Stadtbewohner in die Agglomeration - es entstehen die sogenannten Schlafstädte.
-) Die in die Agglomeration vertriebenen Stadtbewohner benützen ihr privates Verkehrsmittel, um Arbeitsplätze, Läden und Unterhaltungsstätten zu erreichen. Die Stadt wird auf diese Weise mit neuem Verkehr überflutet und zum Wohnen immer unattraktiver. Ein Teufelskreis!
-) Die Autobahnen mitten in der Stadt ziehen vor allem riesige Verwaltungsgebäude (Banken, Versicherungen etc.) an. Dadurch werden noch mehr Bewohner

in die Agglomeration vertrieben.

-) So ist es selbstverständlich, dass diese Autobahnen den Privatverkehr noch mehr fördern.
-) Bis heute bewahrheitet es sich auch nicht, dass die Stadtautobahnen Aussenquartiere spürbar vom Durchgangsverkehr entlasten. Viele Leute benutzen jetzt das Auto, während sie früher mit dem Zug in die Stadt kamen.

4.2. ALTERNATIVEN

Es zeigt sich also, dass Stadtautobahnen keinem echten Bedürfnis der Bevölkerung entsprechen. Heute könnte man das Problem des innerstädtischen Verkehrs sinnvoller und billiger als durch Stadtautobahnen lösen.

- Park and Ride. Damit wird gemeint, dass Parkhäuser an den Stadträndern errichtet werden (oder unmittelbar beim Abgang der Autobahn). Von hieraus müssten dann öffentliche Verkehrsmittel für eine direkte Verbindung zur Stadt sorgen.
- Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel auch innerhalb unserer Städte. Es geht heute nicht mehr an, dass in den Zentren unserer Städte riesige Parkhäuser gebaut werden. Es ist doch ganz klar, dass diese die Autos anziehen; dieser Verkehr erfordert dann grössere und breitere Strassen.....

4.3. EINZELNE UMSTRITTENE STADTAUTOBAHNEN:

4.3.1. G e n f :

Die Südumfahrung hilft den Verkehr zu kanalisieren. Die N1 a ist eine sehr umstrittene Autobahn. In einer Volksabstimmung am 5.10.1975 wurde eine staatliche Beteiligung an der Weiterführung abgelehnt. Heute ist noch völlig unklar, wo die Autobahnen an das französische Netz angeschlossen werden können.

Mit einer Petition wird von einem Komitee als Alternative zur Südumfahrung ein 2,3 km langer Tunnel unter dem See hindurch zur Entlastung der Stadt vom internationalen Verkehr vorgeschlagen.

4.3.2. B a s e l : Zusätzlich zur praktisch fertig erstellten Osttangente ist eine Nordtangente durch das Horburg- und St. Johann-Quartier, welche dadurch völlig durchschnitten würde, geplant.

Nationalrat Gerwig erklärte dazu in der Nationalratsdebatte um die Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau":

"Es ist das erste Mal in zehn Jahren, dass ich mich mit meinem Heimatkanton Basel überhaupt beschäftige, und da er so klein ist, kann ich es in zwei Minuten t.m. Basel ist ja nicht gewohnt Sonderwünsche bei uns anzumelden. Deshalb stelle ich nachher auch keine Anträge; aber ich bin doch ganz interessiert daran, wie sich Herr Bundesrat Hürlimann zu meiner Anregung stellt. In Basel ist der Abschnitt des Verbindungsstückes Lysbüchel-Hagnau in der Nordtangente geplant; die genaue Linienführung ist noch offen, die Planung ist noch nicht weit. Es handelt sich um das Verbindungsstück der Nordtangente, die mitten durch das dichtest besiedelte Gebiet der Stadt Basel, durch das Horburg-Quartier, gehen soll. Ich glaube, Basel ist das Letzte schon gewohnt, aber es ist verkehrs- und städtepolitisch unerwünscht, dass nochmals ein Betonkoloss mitten durch die Gegend geführt wird; es ist unerwünscht, dass Basel seine internen Strassen auf Kosten des Bundes saniert und sich dabei selbst zerstört und erst noch den Bund zu grossen finanziellen Leistungen herausfordert. Unsere Stadt wirkt - wenn Sie von Zeit zu Zeit nach Basel kommen - etwa wie eine Stadt, die während des Krieges bombardiert wurde und nachher sehr ungeplant und schlecht ausgebaut worden ist. Ich muss das leider hier sagen, auch wenn ich meine Stadt gerne habe. Und die berechtigte Landflucht in den Kanton Basel-Landschaft zeigt, wie schlecht wir hier in Basel bestellt sind."

4.3.3. Z ü r i c h : 1974 und 1977 hatte sich die Bevölkerung der Stadt Zürich gegen den Bau des sogenannten Express-Strassen-Ypsilon ausgesprochen. Dennoch wurden immer neue Bauabschnitte in Angriff genommen, zuletzt im Jahre 1976 der Milchbucktunnel, als Verbindung zwischen der City und Schwammendingen. Hingegen ist heute der sogenannte Westast des Ypsilon (Letten - Hardturm) im Ueberprüfungsverfahren einbezogen. Das Zürcher Stadtparlament

hat zudem Vorstösse erheblich erklärt, welche eine unterirdische Führung des Ypsilon im Raume von Sihl und Limmat und den Verzicht auf einen Anschluss des Ypsilon an das Strassennetz der Innerstadt bezwecken.

Verwüstet:
Wohnsiedlung am
Zürcher Ypsilon



4.3.4 B e r n :

Durch eine sogenannte "Indiskretion" wurden Ende 1976 die Pläne für den Bau eines Autobahnzubringers vom Anschluss Studerstein bis zur Schützenmatte (also praktisch bis vor den Hauptbahnhof) bekannt. Er wäre in der Lage pro Stunde 2500 Autos in das Stadtzentrum abzuladen - alle anderthalb Sekunden ein Fahrzeug. Die Kosten werden auf 56 Millionen Franken geschätzt. Nachdem es zuerst hiess, "die Behörden hätten sich noch gar nicht mit der Sache befasst", wurde später bekannt, dass die Ausführungsprojekte vom Gemeinderat (Berner Exekutive) bereits beschlossen waren.



Würde dem Schützenmatt-
Autobahnzubringer zum
Opfer fallen:

Tiefenauallee mit Hir-
schenpark

Auf Grund der "Schützenmatt-Initiative", welche ein konsultatives Mitspracherecht des Volkes beim Bau von innerstädtischen Express-Strassen in der Gemeinde Bern verlangt, wurde eine Kommission ein-

gesetzt, welche den Autobahnzubringer nochmals neu studieren soll.



5. Folgebauten

Wenn eine Nationalstrasse geplant und dann schliesslich gebaut wird, dürfen wir nicht vergessen, dass Folgebauten nötig werden, zum Teil sogar solche, an die bei der Projektierung der Autobahn selbst gar nicht gedacht wurde.

Unter Folgebauten verstehen wir Zubringerstrassen (z.B. der Viadukt bei Interlaken, welcher eine prächtige Landschaft zerschneidet), Anschlusswerke und Rastplätze. Anhand des Beispiels Sägel möchten wir die verheerenden Wirkungen solcher möglichen Folgebauten aufzeigen. Die Schriftstellerin Gertrud Leutenegger fasst wie folgt zusammen:

"Ich bin nach Hause gefahren, nach Schwyz, mit dem Zug durch das Hochtal der Altmatt, hinunter gegen die Goldauer Wälder, zum Lauerzersee. Ich habe gesehen, wie der Tod in die Welt kommt. Ich hätte schreien mögen. Es ist, als wäre dort ein Krieg ausgebrochen. Eine total um sich greifende Verwüstung. Riesige Bulldozer fressen eine breite Schneise durch den Bergsturzwald, durch eine einzigartige Riedlandschaft, die mit ihren versteckten Seen, ihrer vielfältigen Sumpfvegetation eine Zuflucht für Tiere und Menschen bildete... Erklärtes Schutzgebiet, wie die 1966 von Natur- und Heimatschutz durchgeführte Schoggitaleraktion suggerieren sollte, ist sie heute eine fast beispielloser Fall für hemmungslose Profitgier. Seit zwanzig Jahren breitet sich die Verwüstung wie ein Krebsgeschwür aus: Militärbauten, eine Hochspannungsleitung, ein Sprengstofflager, Cam-

ping- und Wohnwagenparks, verschiedene Deponien von bestürzendem Ausmass, private Weekendhäuser, die wiederum unsinnige Asphaltierungen zu Folge haben. Nicht genug: jetzt frisst sich das Autobahntrasse mittendurch. Als gigantische Krönung des kurzsichtigen Unternehmens wird sogar versucht, auch noch den Bau einer grossen Autobahnraststätte durchzusetzen. Mit Restaurants, Kiosk, Tankstelle und Parkplätzen für Cars und Lastwagen - es lebe die Amerikanisierung der Schweiz!

Dieses Projekt der Autobahn-Raststätte hat der Empörung zum Durchbruch verholfen. Innert einer nur 48 Stunden laufenden Unterschriftensammlung in der kleinen Gemeinde Arth haben sich 3252 Bürger dagegen gewandt."



Autobahn durch das Naturschutzgebiet am Lauerzersee.

Naturdenkmal von nationaler Bedeutung:
Schoggitaler-Aktion !

6. Weitere Auswirkungen der Autobahn

6.1. FUER DIE LANDWIRTSCHAFT

Sehr oft führen Autobahnen durch landwirtschaftlich wichtige Gebiete. Es werden damit nicht nur schöne Landschaften zerstört, sondern wir reduzieren auch unsere landwirtschaftliche Nutzfläche. Es ist ganz klar, dass dieses Tun nicht ohne Folgen bleiben kann:

- Mit dem Bau der Autobahn Martigny-Brig (N9) wäre ein Rückgang der intensiv genutzten Landwirtschaftszone von 200 ha sowie der anbaubaren und der als Wiesen benutzten Fläche von 150 ha verbunden.

- Solche Zerstörungen von Landwirtschaftszonen führen logischerweise zur Einstellung von landwirtschaftlichen Betrieben, was mehr Arbeitslose und mehr Landflucht zur Folge hat
- Durch die Zerstörung von landwirtschaftlicher Anbaufläche werden die Bodenpreise noch mehr in die Höhe getrieben, junge Leute damit noch vermehrt davon abgeschreckt, einen eigenen Hof zu betreiben oder zu übernehmen.
- In einigen Ländern musste bereits der Anbau innerhalb eines, einige Dutzend Meter breiten, Streifens beiderseits der Autobahn verboten werden, weil die dort gewonnen Produkte un haltbare Giftmengen aufweisen. Schon heute empfiehlt die eidgenössische Forschungsanstalt Liebefeld, beim gegenwärtigen Verschmutzungsgrad Streifen von rund 100 Metern Breite beiderseits der Autobahn nicht mehr zu bebauen!
- Die Verbetonierung grosser Grünflächen hat auch unmittelbare Auswirkungen auf den Wasserhaushalt. Solche Flächen verschwinden einerseits als Auffangstelle für Regenwasser. Auf der andern Seite wird dessen Grundwasser eine weitere Quelle entzogen, dem auf die Betonflächen fallenden Regen wird mittels eines Kanalisationssystems direkt in den nächst gelegenen Fluss geleitet.

6.2. FUER DIE PLANUNG

Wir können den Autobahnbau und seine Folgen für uns niemals als isoliertes Phänomen sehen. Der Bau einer Autobahn hat z.B. Auswirkungen

- auf die Verteilung des Verkehrs zwischen öffentlichen und privaten Verkehr;
- auf die grossräumige Lenkung der Verkehrsströme;
- auf die Besiedelung der Landschaft;
- auf die Boden- und Raumnutzung.

Bei der Planung des Autobahnnetzes in den fünfziger Jahren dachte niemand an ein planerisches Gesamtleitbild der Schweiz. Man zählte das vorhandene Verkehrsaufkommen, extrapolierte die gewohnten Zahlen in das Jahr 2000 und legte dann auf Grund dieser vermeintlich "wissenschaftlich exakten Werte" Linienfüh-

rung und Kapazität der Nationalstrassen fest. Erst nachher wurde man gewahr, dass auf Grund dieser rein vom Ist-Zustand aus gehenden Planung alle begonnenen Fehlentwicklungen beschleunigt fortgesetzt werden:

- Die Bevölkerungskonzentration in den Agglomerationen nahm zu, während sich die Randgebiete verstärkt entvölkerten.
- Auch die im Interesse einer ausgewogenen Bevölkerungsverteilung in der Schweiz wichtigen mittleren Zentren (Grössenordnung 30'000 Einwohner) wurden eher geschwächt, z.B. weil dank der Autobahnen Shoppingcenter entstehen konnten, welche dem alteingesessenen Handel beträchtliche Umsätze wegnahmen.
- Auf Kosten der mittleren Zentren entstanden im Einzugsbereich der Autobahnen zahllose disperse Streusiedlungen ("Bandwurmstadt" zwischen Bern und Zürich z.B.). Diese bewirkten ein gewaltiges zusätzliches Verkehrsaufkommen. Die planlose Zersiedelung unseres Landes, welche nicht zuletzt durch die einseitige Forcierung des Privatverkehrs mitverursacht wurde, führte (und führt) zu einem riesigen Landverschleiss. In den letzten 25 bis 30 Jahren wurde durch Ueberbauung gleichviel Boden beansprucht, wie zuvor während Jahrhunderten, nämlich 1000 km², also die Fläche des Kantons Thurgau. Allein 100 km² gingen für den Nationalstrassenbau verloren.

Die Erkenntnis, dass eine weitere planlose Verkehrs- und Siedlungspolitik zweifellos zu einer Planung nach der Variante "Trendlikon" (Planersprache für eine Schweiz mit einem riesigen Wasserkopf Zürich, einem kreuz- und quer zersiedelten Mittelland und fast menschenleeren Randgebieten) führt, veranlasste den Bundesrat schon Mitte der sechziger Jahre, das Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung mit umfangreichen Studien zur Gewinnung von verschiedenen Varianten für ein landesplanerisches Leitbild der Schweiz zu beauftragen. Auf Grund dieser Untersuchungen wurde 1973 die Leitbildstudie "CK - 73" der Chefbeamtenkonferenz des Bundes veröffentlicht. Heute besteht unter Siedlungsplanern und Politikern ein weitgehender Konsens, dass nur eine "mittlere Variante" mit besonderer Förderung der Mittelzentren und der peripheren Regionen im Sinne einer möglichst ausgewogenen Besiedelung unseres Landes in Frage kommt. Man hat es aber bisher verpasst, unsere Verkehrspolitik, welche bisher in starkem Masse für die disharmonische Siedlungsentwicklung in unserem Lande Verantwortung trägt, grundsätzlich neu zu überprüfen.

Mit der Annahme der Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" bekommen wir die bitternotige Denkpause.

6.3. FUER DIE UMWELT

Niemand behauptet, dass Autobahnen in jedem Falle die Landschaft verwüsten, mit ihren Immissionen das Leben von Menschen gefährden oder durch ein besonders wertvolles Stück Natur führen. Wir müssen jedoch erkennen, dass sich unter den noch nicht gebauten Abschnitten des geplanten Nationalstrassen-netzes besonders viele problematische Teilstücke befinden, die zum Teil gerade deshalb noch nicht in Angriff genommen wurden, weil sie auch in den Augen der Planer in den Autobahnämtern kaum zu verantworten sind. So die Zerstörung der noch übriggebliebenen Teile des Flusstales von Sihl und Limmat in Zürich, so die Verbetonierung von Alpentälern wie etwa durch die N9 Martigny - Brig oder durch die Simmentalautobahn, so die Vernichtung der letzten unberührten Seeufer-Landschaften, etwa am Neuenburgersee durch die N1.

Auf der anderen Seite besteht je länger je mehr eine gefährliche Tendenz Autobahnen durch Gebiete zu führen, welche wirtschaftlich einen geringeren Wert haben. Dadurch werden oft letzte Erholungsasien und wertvolle Naturreservate zerstört (Lauerzersee, linksufrige Brienersee-Strasse, Linienführung der geplanten Autobahn zwischen Kerzers und Yverdon). Ebenfalls aus rein finanziellen Erwägungen werden oft technisch durchaus mögliche Untertunnelungen nicht ausgeführt und damit unzählige Menschen schutzlos gesundheitsschädlichen Lärm- und Abgasimmissionen ausgesetzt, während man z.B. ohne zu zögern die Mehrkosten für die Untertunnelung der Thuner Allmend bezahlte, um einige Unannehmlichkeiten für den Panzerübungsplatz zu vermeiden.

Dr. Peter Trachsel (Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr):

"Viele verstehen eben unter Naherholung, sich nahe beim Auto zu erholen..."

Wo sie parkieren oder aussteigen, genau da soll alpine Reinheit beginnen.... Da es immer mehr solche Idealisten gibt, sieht man sich eben auch immer gegenseitig auf Parkplätzen und Bergstationen."

Meistens bleibt es nicht beim Autobahnbau allein. Bisher wenig berührte Gebiete können in den Sog des Wochenendverkehrs geraten, wirtschaftlich schwache Gemeinden werden so plötzlich zu Folgeinvestitionen gezwungen, die sie kaum verkraften können und die sich auch wirtschaftlich nicht auszahlen, weil Tagestouristen durchschnittlich nur wenig Geld am Zielort ausgeben. Nur noch das Zusehen (oder besser das Nachsehen) haben die Orte entlang der Anfahrtswege zu den Ausflugsgebieten, die von den vorbeirasenden Sonntagsfahrern keines Blickes mehr gewürdigt werden.

Dr. P. Trachsel (Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr):

"Das Auto verwandelt sich zeitweise vom individuellen Fortbewegungsmittel zum kollektiven Stillstandsmittel."

Zu den für die Umwelt zerstörerischen Auswirkungen des Autobahnbaues gehört auch das wilde Baufieber, das oft schon vor der Eröffnung eines neuen Teilstückes in der näheren und weiteren Umgebung beginnt. Im Mittelland sind es vor allem fragwürdige Lager- und Umschlaghallen, welche ungeordnet und nicht selten ohne jede Rücksicht auf den Landschaftsschutz in die Gegend gestellt werden. In den Voralpen- und Alpengebieten entstehen (nur eine Autobahnstunde von Zürich.....) ganze Siedlungen von Ferienhäuschen und Zweitwohnungen, deren übereilte Baubewilligung und schnelle Entstehung im Zeichen eines plötzlichen Baubooms schmerzlich ins Auge stechen und die den Berggebieten auch keinen Gewinn bringen, weil sie den grössten Teil des Jahres unbewohnt sind und weil ihre Besitzer im Unterland ihre Steuern bezahlen.

6.4. FUER DIE FINANZEN IN BUND, KANTONEN UND GEMEINDEN

In den fünfziger Jahren wollte man das schweizerische Nationalstrassennetz mit Aufwendungen von 1,5 Milliarden Franken erstellen. 1960, bei der Festlegung des Nationalstrassennetzes, beliefen sich die Kostenschätzungen bereits auf 5,7 Milliarden Franken (allerdings ohne Gotthardtunnel und Umfahrung Zürich). 1963 - auf Grund der ersten Bauabrechnungen - erhöhten sich die Schätzungen plötzlich sprunghaft auf 12,5 Milliarden Franken.

Die bis Ende 1976 gebauten 51,8% des projektierten Nationalstrassennetzes kosteten schliesslich 14,21 Milliarden Franken. Bei vollständiger Ausführung

auch der zweiten Hälfte des projektierten Nationalstrassennetzes ist (vorsichtig geschätzt) mit Kosten in der Grössenordnung von weiteren 20 Milliarden Franken zu rechnen. Können wir uns das überhaupt leisten, bei einem jährlichen Defizit in der Bundeskasse von über 1 Milliarde Franken und beträchtlichen Fehlbeträgen in den Kassen fast aller Kantone und Gemeinden?

Können wir es uns leisten, bei den Nationalstrassen unsere knappen Mittel mit vollen Händen auszugeben, während wir bei anderen, doch mindestens ebenso wichtigen öffentlichen Aufgaben, z.B. bei der Ausbildung der Jugend, bei der Unterstützung für die Krankenkassen, bei der Hilfe für die Berglandwirtschaft oder beim Ausbau unserer Bahnen ganz massiv die Bremse angezogen haben? Oder ist es nicht geradezu absurd, dass zahlreiche Kreise, welche unsere Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" vehement bekämpfen, aus Angst, man könnte auch beim Nationalstrassenbau einmal ein wenig sparen, auf der anderen Seite mit der Unterstützung des am gleichen Wochenende zur Abstimmung gelangenden Referendums gegen die AHV das fehlende Geld ausgerechnet durch Kürzung der Alters- und Invalidenrenten holen wollen?

Nun wird man allerdings einwenden, die Nationalstrassen würden mittels Treibstoffzollzuschlages von den Autofahrern selber bezahlt. Wie verhält es sich aber damit in Wirklichkeit?

Die anfangs Dezember 1977 vom "Informationsdienst öffentlicher Verkehr" veröffentlichten Zahlen zeigen eindeutig, dass der nichtmotorisierte Mitbürger den Autobahnbau ebenfalls mitfinanziert:

| | |
|---|----------------|
| Kosten bis Ende 1976 | 14,35 Mia. Fr. |
| (Nationalstrassenbau insgesamt) | |
| davon gedeckt durch Treibstoffzollzuschlag | 11,11 Mia. Fr. |
| davon gedeckt durch die Kantone und Gemeinden (aus allgemeinen Mitteln) | 2,04 Mia. Fr. |
| Anteil aus allgemeinen Bundesmitteln seit 1965 | 1,20 Mia. Fr. |

Mit anderen Worten, der Nationalstrassenbau wird mit über einem Fünftel (bis heute rund 3,2 Milliarden Franken) aus allgemeinen Bundes-, Kantons- und Gemeindemitteln finanziert, also mit den Steuergeldern von uns allen.

Dazu kommt, dass von den 11,11 Milliarden Franken Ausgaben, die offiziell durch den Treibstoffzollzuschlag gedeckt sind, gegenwärtig nicht weniger als gut 2 Milliarden Franken bei der ohnehin leeren Bundeskasse "gepumpt" sind.

Doch mit den Baukosten sind noch lange nicht alle Kosten der Nationalstrassen gedeckt, denken wir nur an die durch Kantone und Gemeinden zu tragenden Folgebauten, Reparaturen, Verkehrspolizei etc. Ganz abgesehen davon, dass auch die Kosten der Umweltzerstörungen sowie der Krankheiten und vorzeitigen Invaliditätsfällen durch gesundheitschädigende Lärm- und Abgaswirkungen berechnet werden müssten.

Im übrigen sind wir grundsätzlich der Meinung, dass der Treibstoffzollzuschlag (an den, am Rande vermerkt auch die 700'000 Mofa-Fahrer, welche die Autobahn gar nicht benützen dürfen, beisteuern) nicht allein den Autofahrern gehört. Die enge Zweckgebundenheit des Treibstoffzollzuschlages widerspricht dem sonst aus einleuchtenden Gründen hochgehaltenen finanzpolitischen Grundsatz, dass Steuer- und Zolleinnahmen zur Deckung des allgemeinen Finanzbedarfes der öffentlichen Hand dienen. Oder wo kämen wir hin, wenn der Teezoll nur zur Einrichtung von Teestuben oder der Zoll auf Skiern nur für den Bau neuer Skilifte gebraucht werden dürfte?



Bewilligung trotz klarem Parlaments-Veto

Hürlimann: Der Wald soll weg!

BERN – Bundesrat Hans Hürlimann (59) setzt sich über parlamentarische Aufträge hinweg! Dem noch nicht beschlossenen N7-Teilstück Müllheim-Kreuzlingen TG will der Innenminister trotz Parlaments-Veto 144 255 Quadratmeter Wald opfern.

Das Parlament schreibt dem Bundesrat in einer Motion die Überprüfung verschiedener Nationalstrassen-Projekte – auch jenes N7-Stücks! – zwingend vor. Der Schweizerische Bund für Naturschutz hat beim Bundesgericht gegen die Bewilligung schon verwaltungsrechtliche Beschwerde eingereicht.

Vor dem Nationalrat bestätigte Hürlimann zwar: «Der Bau der umstrittenen Strecken bleibt gesperrt! Nur Reissbrettarbeiten werden ausgeführt.» Nur: Sind denn Rodungen «zwecks Bau der N7 und der T13» keine vorentscheidenden Arbeiten?

Jürg Rohner vom Schweizerischen Bund für Naturschutz (SBN) begründet der TAT die Beschwerde: «Wir wollen, dass zuerst das Überprüfungsverfahren abgeschlossen und das Detailprojekt bewilligt wird, bevor irgendwelche Autobahnarbeiten gemacht werden. Im EDI hat man vergessen, dass die Motion dies vorschreibt – ob bewusst oder unbewusst, kann ich nicht sagen.»

Das Ding hat noch einen Haken: Mit der gleichen Bewilligung hat das EDI die Rodung von weiteren 16 715 Quadratmetern für landwirtschaftliche Güterzusammenlegungen gutgeheissen.

Dagegen hat niemand etwas einzuwenden. Dass es aber mit der N7-Rodung gekoppelt wird, sticht manchen in die Nase.

Jürg Rohner: «Wenn die Maschinen für die landwirtschaftliche Rodung einmal dort stehen, ist die Gefahr gross, dass man die andern neun Zehntel auch gerade rodet.»

Kurz angebunden gibt sich EDI-Generalsekretär Eduard Marthaler: «Kein Kommentar. Wir wollen nicht in ein hängiges Verfahren eingreifen.»

Am kommenden Montagabend wird sich FDP-Nationalrat und Landschaftsschutz-Präsident Ruedi Schatz mit Bundesrat Hürlimann zu einer Aussprache wegen dieser Rodung treffen.

Schatz zur TAT: «Ich nehme an, dass die Bewilligung ein Versehen war.»

Hans U. Aebersold

Die tun, was sie wollen!

Man sollte eigentlich meinen, bei uns mache das Parlament die Politik und das Volk greife ein, wenn es einen solchen Schritt als notwendig erachtet. Dem Bundesrat bleibt die Ausführung der Parlamentsbeschlüsse.

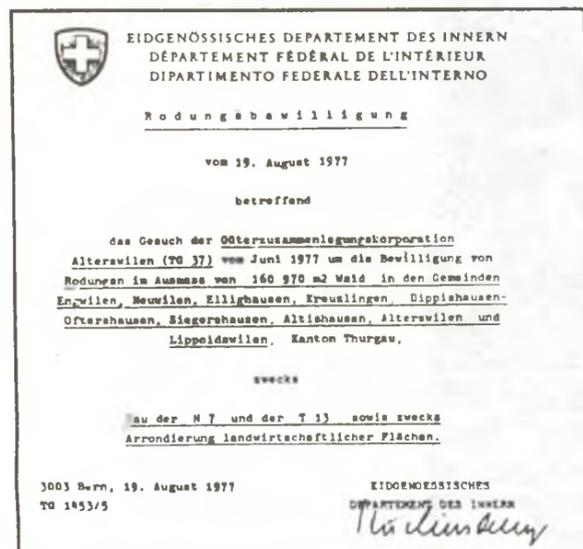
Offenbar ist dem aber nicht so – zumindest was den Waldrodungs-Fall für die N7 betrifft. Da werden verbindliche parlamentarische Aufträge einfach missachtet, da werden Idealisten und Parlamentarier, die sich für einen sinnvollen Autobahnbau einsetzen, einfach vor den Kopf gestossen. Im Hintergrund höre ich schon wieder: «Die in Bern machen ja doch nur, was sie wollen.»

Wem nützt es, Herr Hürlimann, wenn Sie im Nationalrat von «Arbeiten auf dem Reissbrett» sprechen? Rodungen macht man doch nicht auf dem Reissbrett. Wem nützt es, Herr Hürlimann, wenn das Parlament merkt, dass seine überwiesene Motion einfach unterlaufen wird? Einer Sache nützt es sicher nicht, nämlich dem ohnehin angeschlagenen Vertrauen in die Regierung.

144 255 Quadratmeter Wald sind nicht nichts. Dort erholen sich die Bewohner einer Region. Was aber, wenn der Wald abgeholzt ist und die Autobahn dann nicht beschlossen würde?

Den Fehlentscheid wieder rückgängig machen, wäre sicher ehrlicher. Oder hat es das Departement Hürlimann wirklich nötig, sich mit den Naturschützern anzulegen?

Auf Grund der Proteste und der Beschwerde an das Bundesgericht, wurde dann die Bewilligung "freiwillig" zurückgezogen



Hürlimanns Unterschrift auf der Bewilligung.

7. Die wichtigsten Argumente gegen die Initiative – und was wir darauf antworten.

"Verfassungsartikel und Gesetzgebung über die Nationalstrassen sind demokratisch beschlossen worden."

In der damaligen Strassen-Euphorie wurde das ganze Nationalstrassen-Recht in aller Eile und auf wenig demokratische Weise durchgepeitscht (Seite 1 ff). Das Volk musste 1958 (Abstimmung BV-Artikel) unter völlig falscher Voraussetzung entscheiden. Es war von einem Strassenkreuz und Gesamtkosten in Höhe von eineinhalb bis drei Milliarden Franken die Rede. Heute geschätzte Gesamtkosten: 35 Milliarden Franken (Seite 37 f).

"Das geltende Nationalstrassen-Recht hat sich bewährt".

Von Bewährung kann keine Rede sein, wenn ein Rechtszustand seit dem Tage seiner Inkraftsetzung ununterbrochen zu schwerwiegenden Konflikten zwischen dem Volkswillen nach Mitsprache (zahlreiche Eingaben, Petitionen und ungültige Initiativen etc.) und der gesetzten Norm geführt hat. Die Konzentration sovieler Kompetenzen beim Bundesrat bedeutet ein Unikum im Bundesrecht und widerspricht schweizerischer Tradition und schweizerischem Empfinden (Seite 9 ff).

"Die Initiative gefährdet die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes".

Ein Blick auf den Plan (Seite 49) zeigt, dass nur ein relativ kleiner Teil des Nationalstrassennetzes umstritten ist. Im übrigen ist es nur natürlich, dass eine Planung von derart grosser Tragweite zwanzig Jahre nach ihrer Konzeption überprüft wird.

Fast alle im Zeichen der Wachstums-Euphorie entstandenen Planungen (die ursprünglich auf eine Bevölkerung von 10 Millionen ausgerichtete Raumplanung ("Kneschaurek-Zahlen") oder die kommunalen und kantonalen Schulraumplanungen) wurden zurechtgestutzt beziehungsweise "redimensioniert". Warum soll gerade das Nationalstrassennetz unantastbar sein?

"Die Initiative ist juristisch fragwürdig".

Kann man sich an irgendeine Initiative erinnern, wo das von den Gegnern nicht behauptet wurde?

Während der ganzen Beratung der Initiative in der Bundesversammlung wurde die Gültigkeit der Initiative weder vom Bundesrat noch von irgendeinem Parlamentarier bestritten.

Wer heute plötzlich der "juristischen Fragwürdigkeit" operiert, dem sind offensichtlich die sachlichen Argumente ausgegangen (Seite 12 f).

"Bei Annahme der Initiative müssten fertige Autobahn-teilstücke wieder abgebrochen werden."

Die hier anvisierte Uebergangsbestimmung der Initiative (Seite 12 f), wonach das Volksbegehren auch alle Nationalstrassen und -strassenabschnitte, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt oder in Ausführung begriffen waren, unterliegen, war unbedingt notwendig. Man hätte sonst an allen umstrittenen Teilstücken noch schnell proforma mit dem Bau begonnen und die Initiative wäre am Tage des Volksentscheides gegenstandslos gewesen.

Niemand beabsichtigt, eine fertige Autobahn abubrechen. Wer so etwas behauptet, "verkauft das Schweizervolk für allzu dumm" (Franz Weber). Jedes Volksrecht beinhaltet

rein theoretisch die Möglichkeit eines absurden Entscheides.

(Mittels einer Initiative könnte sich das Volk zum Beispiel alle Steuern abschaffen; soll man deshalb auf das Initiativrecht verzichten?).

Die Uebergangsbestimmung ermöglicht es zudem, auch in dringenden Fällen noch Verbesserungen oder Modifikationen des Projektes anzustreben.

"Bei Annahme der Initiative hätten wir noch mehr Volksabstimmungen".

Bei einer Annahme der Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" würden Bundesrat und Parlament auf den Bau der meisten umstrittenen Teilstücke von selbst verzichten. Zudem sind die Hürden eines Referendums (50'000 Unterschriften in drei Monaten, Kosten von mehreren Hunderttausend-Franken) so hoch, dass sicher niemand wegen einer unbedeutenden Meinungsverschiedenheit zu diesem "letzten Mittel" greifen würde. Mit einer "Flut von Referenden" ist also nicht zu rechnen.

Das Malaise wegen der vielen Abstimmungen besteht im übrigen nicht grundsätzlich, sondern weil viele Vorlagen unklar, undurchschaubar oder uninteressant sind. Eine ganz klare anschauliche Abstimmungsvorlage wie z.B. "Rawil - ja oder nein?" würde vom Stimmbürger verstanden und auf grosses Interesse stossen (Seite 14 f).

"Gesamtschweizerische Abstimmungen über regionale Probleme widersprechen unserer föderalistischen Tradition".

Landschaften von nationaler Bedeutung wie etwa das Wallis oder das Simmental oder die Naturschutzgebiete am Süd-Ufer des Neuenburgersees sind nicht nur für eine Region, sondern für das ganze Schweizer-Volk von Bedeutung.

Eine Strasse, die als "Nationalstrasse" deklariert wird, muss von gesamtschweizerischem Interesse sein. Wer argumentiert, eine solche Strasse betreffe nur die Region, muss konsequenterweise dafür eintreten, sie aus dem Nationalstrassennetz hinauszunehmen.

"Die Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" hat sowieso keine Chancen in der Volksabstimmung".

Warum reagieren denn die Automobilverbände so nervös im Abstimmungskampf? Das Volk hat sich schon oft gegen Bundesrat und Parlament für die Wiederherstellung und Erhaltung der Volksrechte ausgesprochen. So betraf die letzte angenommene Volksinitiative die "Wiederherstellung der direkten Demokratie" (Art. 89 BV), welche aus dem Welschland gestartet worden war und die Ausschaltung des Volkes durch ein Sonderrecht korrigierte. Eine interessante Parallele zu unserer Initiative.

"In der Folge der in der Bundesversammlung angenommenen Motion Nauer müssen die wichtigsten umstrittenen Nationalstrassenteilstücke ohnehin überprüft werden. Damit ist das Ziel der Initiative erreicht".

Das Ueberprüfungsverfahren ist der erste grosse politische Erfolg der Initiative. Es umfasst jedoch verschiedene wichtige Teilstücke nicht (N5, N8 und N9) (Seite 15 f). Viele Behördenvertreter und Parlamentarier sehen im Ueberprüfungsverfahren nur ein Mittel, um das Volk zu einer Ablehnung unserer Initiative zu bewegen. Bis jetzt weiss niemand genau, wie das Ueberprüfungsverfahren genau vor sich geht und ob die Autobahnplaner nicht ihr eigenes Werk "überprüfen". Wie wenig seriös sogar schon vor der Volksabstimmung das Ueberprüfungsverfahren im Bundeshaus genommen wird, zeigt die Affäre um die Waldrodungsbewilligung bei Kreuzlingen (Seite 40). Nur sehr viele Ja-Stimmen für die

Initiative, besonders auch in den betroffenen Regionen, werden den Bundesrat veranlassen, aus dem Ueberprüfungsverfahren mehr als eine reine Farce zu machen.

"Nationalstrassen dienen dem Umweltschutz".

Jedermann kennt Beispiele von Nationalstrassenteilstücken, welche die Umwelt aufs schlimmste beeinträchtigen und die Anwohner mit Lärm und Abgasen verseuchen. Solche Fehlplanungen darf es nicht mehr geben. Bei Annahme der Initiative könnte die Fortführung des Ypsilons in Zürich, die Basler-Nordtangente oder etwa die Autobahn durch das Wallis bis nach Brig verhindert werden; alles Projekte, die ganz sicher nicht im Sinne des Umweltschutzes sind. Autobahnen und ganz besonders Stadt- und Autobahnen bringen oft nicht die erhofften Entlastungen des übrigen Strassennetzes. Sie produzieren vielmehr neuen Verkehr und belasten damit das Strassennetz zusätzlich (Seite 26 f und 28 f).

"Bei Annahme der Initiative müssten die Arbeiten an angefangenen Abschnitten eingestellt werden, was den Verlust von Arbeitsplätzen zur Folge hätte".

Bei angefangenen und nicht umstrittenen Bauabschnitten kann die Bundesversammlung das gemäss Initiative notwendige Beschlussverfahren sehr speditiv abwickeln, z.B. in eintägigen Parlaments-Sessionen, die unmittelbar aufeinanderfolgen. Im übrigen gibt es im Autobahn-Bau infolge der grossen Baumaschinen pro investierte Million nur relativ wenige Arbeitsplätze, die zudem ohnehin wegfallen sobald die Autobahn fertig ist.

"Mit dem Treibstoffzoll-Zuschlag zahlen die Automobilisten die Nationalstrassen selber".

Ueber ein Fünftel der gesamten Aufwendungen für den Nationalstrassenbau oder rund drei Milliarden Franken wurden bis heute aus Bundes-, Kantons- oder Gemeindemittel finanziert.

Zudem gehört der Treibstoffzoll nicht nur den Automobilisten sondern dem ganzen Schweizervolk. Oder wo kämen wir hin, wenn der Tee-Zoll nur für die Einrichtung von Tee-Stuben verwendet würde? (Seite 37 ff).

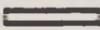
Schweizerische Nationalstrassen

Stand der generellen Projektierung, Ende 1976



Stand der Bauarbeiten, Ende 1976

Legende

-  ausgeführt
-  im Bau



ASF

km 0 10 20 30 40 50

Schweizerische Nationalstrassen

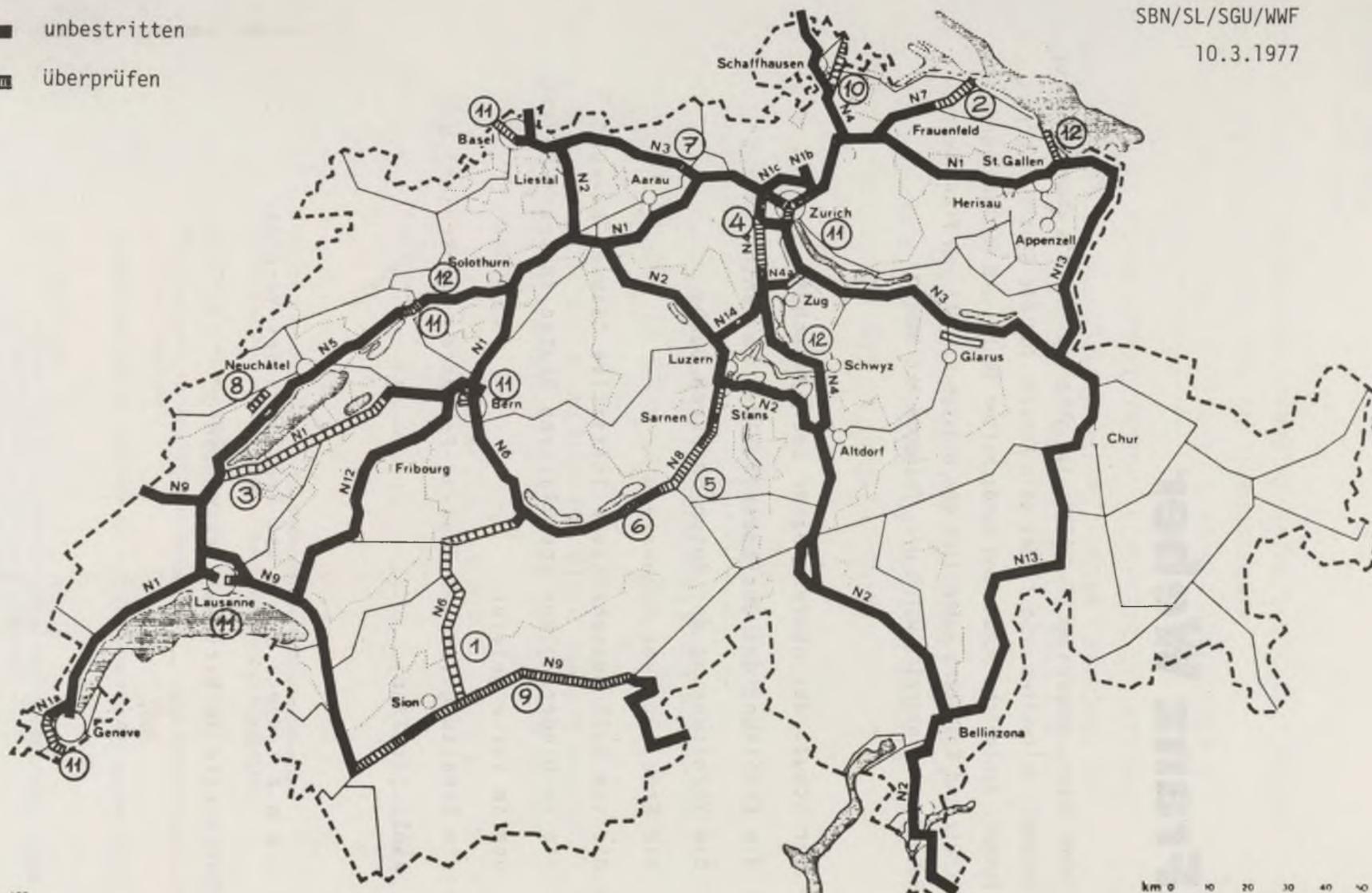
Legende

-  unbestritten
-  überprüfen

QUELLE:

SBN/SL/SGU/WWF

10.3.1977



ASF

km 0 10 20 30 40 50

Franz Weber

Franz Weber, geboren am 27.7.1927, ist international als Umweltschützer bekannt. Weltweites Echo findet sein Einsatz für die Erhaltung der Robben. Zahlreiche Städte und Landschaften im In- und Ausland verdanken Schutz und Erhaltung wesentlich dem Grossen Einsatz von Franz Weber. Besonders erfolgreich waren u.a. folgende Aktionen:

- der Schutz der oberengadiner Seenlandschaft
- die Erhaltung des Oberbuechliwaldes im Kanton aargau
- die Verhinderung der Autobahn durch Ouchy
- die Erhaltung von Regensberg
- die vom Volk gutgeheissene Initiative "Sauver Lavaux"
- die Verhinderung von spekulativen Bauten in Crans-Montana und im Val d'Anivier
- die Erhaltung von Les Baux-de-Provence (Frankreich) und Asolo (Italien).

F r a n z W e b e r ist Präsident des Vereins

"Demokratie im Nationalstrassenbau".

Helfen Sie mit

NUR WENN ALLE FREUNDE UND SYMPATHISANTEN UNS AKTIV UNTERSTUETZEN, GEWINNEN WIR DEN ABSTIMMUNGSKAMPF

A U C H A U F S I E S I N D W I R A N G E W I E S E N !

BENUETZEN SIE DIESE DOKUMENTATION. SCHREIBEN SIE ARTIKEL UND LESERBRIEFE. DISKUTIEREN SIE MIT IHREN FREUNDEN, BEKANNTEN UND ARBEITSKOLLEGEN, REDEN SIE IN IHRER PARTEI, IN IHREM VEREIN.

HELFFEN SIE MIT, DIESE DOKUMENTATION UND UNSERE FLUGBLAETTER, KLEBER UND PLAKATE IN MOEGLICHSST GROSSER ZAHL ZU VERBREITEN. ARBEITEN SIE MIT IM LOKALEN KOMITEE.

UND NOCH EINE WICHTIGE BITTE:

W I R B R A U C H E N D R I N G E N D G E L D !

ACS / TCS UND ZEMENTINDUSTRIE KOENNEN MILLIONEN AUFWENDEN, UM UNSERE INITIATIVE ZU BEKAMPFEN.

WENN WIR NICHT R A S C H WENIGSTENS EINIG HUNDERTTAUSEND FRANKEN GESPENDET BEKOMMEN, WIRD ES SEHR STILL SEIN UM UNS VOR DEM ABSTIMMUNGSTAG.

H E R Z L I C H E N D A N K !



- Ich unterstütze die Initiative **Demokratie im Nationalstrassenbau**
- Ich bin bereit, in einem lokalen Unterstützungskomitee mitzuarbeiten
- Ich bin bereit, Flugblätter zu verteilen
- Ich bin bereit, bis März 1978 jeden Monat Fr. _____ zu bezahlen (bitte schicken Sie mir Einzahlungsscheine)
- Mein Name darf im Zusammenhang mit der Initiative öffentlich genannt werden
- Bestellungen:
 - _____ Exmpl. Abstimmungszeitungen (ab ca. Mitte Jan. 78 erhältlich) **gratis**
 - _____ Stück Kleinplakate zu 50 Rappen je Exemplar
 - _____ Stück Kleber zu 20 Rappen je Stück
 - _____ Exmpl. Argumentenkataloge
 - _____ Preis Fr. 3.- je Stück
 - _____ Exmpl. «Die gerettete Landschaft» von Franz Weber
 - _____ Preis ca. Fr. 25.- (ab ca. Januar 1978)

IN KEINEM LAND DER WELT FINDEN WIR SO VIELE AUTOBAHNEN AUF ENGEM RAUM WIE IN DER SCHWEIZ. 15 MILLIARDEN FRANKEN HABEN SIE BISHER GEKOSTET, MINDESTENS WEITERE 20 MILLIARDEN FRANKEN WUERDE DER BAU ALLER GEPLANTEN NATIONALSTRASSEN ERFORDERN.

SEIT 1958 SIND BUNDESRAT UND VERWALTUNG ALLEIN ZUSTAENDIG FUER DEN AUTOBAHNBAU. DAS VOLK HAT NICHTS MEHR ZU SAGEN. DESHALB BLIEBEN ALLE PROTESTE, PETITIONEN UND INITIATIVEN GEGEN AUTOBAHNTEILSTUECKE UND EXPRESS-STRASSEN WIRKUNGSLOS.

AM 26. FEBRUAR 1978 KANN DER STIMMBUEERGER DAS AENDERN. DENN DIE INITIATIVE "DEMOKRATIE IM NATIONALSTRASSENBAU" DES BEKANNTEN UMWELTSCHUETZERS FRANZ WEBER WILL DEM SCHWEIZERVOLK SEIN MITSPRACHERECHT BEIM BAU VON AUTOBAHNEN ZURUECKGEBEN, DAMIT UNSERE STAEDTE UND LANDSCHAFTEN KUENFTIG VON FEHLPLANUNGEN UND VERWUESTUNGEN VERSCHONT BLEIBEN.

DIESE DOKUMENTATION WIDERLEGT IN ALLEN EINZELHEITEN DIE
ARGUMENTE DER AUTOMOBILVERBAENDE GEGEN DIE INITIATIVE
FRANZ WEBER. WER SICH EIN URTEIL BILDEN WILL, MUSS SIE
GELESEN HABEN.

**Empfangsschein
Récépissé
Ricevuta**

Bitte aufbewahren
A conserver s. v. p.
Da conservare p. f.

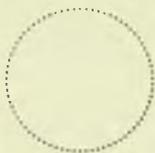
Fr.  c. 

einbezahlt von / versés par / versati da

auf Konto **30-5897**
au compte
al conto

Demokratie
im Nationalstrassenbau
Bern

Für die Poststelle:
Pour l'office de poste:
Per l'ufficio postale:



Dieser Empfangsschein darf nicht als Girozettel benützt werden
Ce récépissé ne doit pas être utilisé comme virement

**Einzahlungsschein
Bulletin de versement
Polizza di versamento**

Fr.  c. 

für / pour / per

Demokratie
im Nationalstrassenbau
Bern

in / à / a

Postcheckrechnung
Compte de chèques
Conto corrente postale

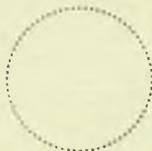
Postcheckamt
Office de chèques postaux
Ufficio dei conti correnti

Dienstvermerke
Indications de service
Indicazioni di servizio

Aufgabe / Emission / Emissione

30-5897
Bern

N^o _____



**Abschnitt
Compte
Cassa**

Fr.  c. 

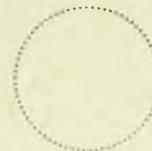
einbezahlt von / versés par / versati da

Giro aus Konto
Virement du c. ch.
Girata dal conto

N^o _____

auf Konto **30-5897**
au compte
al conto

Demokratie
im Nationalstrassenbau
Bern



Azienda delle PTT

Entreprise des PTT

PTT-Betriebe

- Ich unterstütze die Initiative **Demokratie im Nationalstrassenbau**
- Ich bin bereit, in einem lokalen Unterstützungskomitee mitzuarbeiten
- Ich bin bereit, Flugblätter zu verteilen
- Ich bin bereit, bis März 1978 jeden Monat Fr. _____ zu bezahlen (bitte schicken Sie mir
Einzahlungsscheine)
- Mein Name darf im Zusammenhang mit der Initiative öffentlich genannt werden

- Bestellungen:
 - _____ Exempl. Abstimmungszeitungen (ab ca. Mitte Jan. 78 erhältlich) **gratis**
 - _____ Stück Kleinplakate zu 50 Rappen je Exemplar
 - _____ Stück Kleber zu 20 Rappen je Stück
 - _____ Exempl. Argumentenkataloge (ab ca. Mitte Dez. 77 erhältlich)
Preis Fr. 3. — je Stück
 - _____ Exempl. «Die gerettete Landschaft» von Franz Weber
Preis ca. Fr. 25. — (ab ca. Januar 1978)

Bitte
mit
40 Rp.
frankieren
Danke

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

Beruf _____

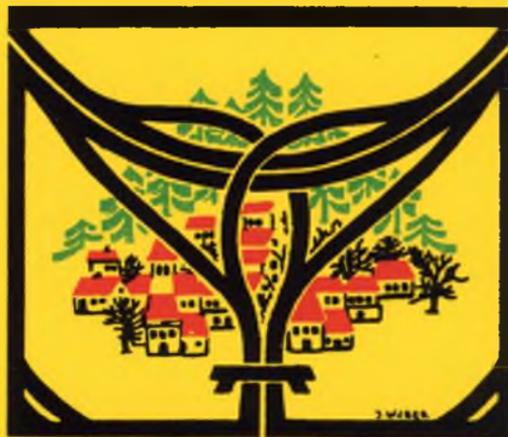
Ort, PLZ _____

Demokratie im Nationalstrassenbau

Bollwerk 17
Postfach 2596

3001 Bern

Wer das zahlt



will mitreden

Demokratie im Nationalstrassenbau

Initiative Franz Weber

26. Februar 1978

Ja



DEMOKRATIE IM NATIONALSTRASSENBAU
Initiative Franz Weber

Postfach 2596, 3001 Bern
Telefon 031 22 29 34

Sehr geehrte Dame,
Sehr geehrter Herr,

Für Ihre Bereitschaft zur aktiven Mithilfe danken wir Ihnen herzlich. Wir sind sehr darauf angewiesen, denn nur wenn in allen Gegenden unseres Landes Tausende von Bürgerinnen und Bürger unsere Sache aktiv vertreten, können wir den Abstimmungskampf gewinnen.

Diskutieren Sie mit Ihren Freunden, Bekannten und Arbeitskollegen, schreiben Sie Artikel und Leserbriefe, bestellen Sie mit der beiliegenden Antwortkarte weitere Dokumentationen, Flugblätter, Kleber und Plakate, arbeiten Sie im lokalen Komitee mit.

Und noch eine Bitte:

Wir brauchen dringend Geld! ACS/TCS und Zementindustrie können Millionenbeträge zur Bekämpfung unserer Initiative einsetzen. Wenn wir nicht rasch wenigstens einige Hunderttausend Franken gespendet bekommen, wird man unsere Argumente vor dem Abstimmungstag nicht mehr hören. Deshalb für alle Einzahlungen herzlichen Dank!

Nochmals vielen Dank für Ihre Unterstützung und freundliche Grüsse,

Zentrales Abstimmungssekretariat
DEMOKRATIE IM NATIONALSTRASSENBAU


Luzius Theiler

PS Wenn Sie eilige Bestellungen oder Fragen haben, können Sie uns ruhig telefonieren (031 22 29 34).

Nur mit einem Ja zur «Demokratie im Nationalstrassenbau» (Initiative Franz Weber) können wir die Verwirklichung dieser Fehlplanungen noch verhindern:

Wer das zahlen muss



- Weiterführung des Express-Strassen-Ypsilons in der Stadt Zürich
- Basler Nordtangente
- Berner Schützenmatt-Autobahn-zubringer
- Autobahn Martigny — Brig
- Brünigstrasse
- Simmental-Autobahn mit Rawil-Tunnel
- Linksufrige Brienerseestrasse
- Cham — Wettswil
- Kerzers — Yverdon
- Müllheim — Kreuzlingen

will mitreden

Demokratie im Nationalstrassenbau
Initiative Franz Weber 26. Februar 1978

Ja

Helfen Sie mit!

Senden Sie uns den Antworttalon zurück. Bestellen Sie die ausführliche 50-seitige Dokumentation mit Argumentenkatalog, schreiben Sie Artikel und Leserbriefe. Jeder kann politisch aktiv werden!

Helfen Sie mit, unsere Abstimmungszeitungen, Kleber und Plakate möglichst zahlreich zu verbreiten, arbeiten Sie im lokalen Komitee mit.

Einsenden an:

Demokratie im Nationalstrassenbau
Bollwerk 17
Postfach 2596
3001 Bern

Telefon 031 / 22 29 34



- Ich unterstütze die Initiative **Demokratie im Nationalstrassenbau**
- Ich bin bereit, in einem lokalen Unterstützungskomitee mitzuarbeiten
- Ich bin bereit, Flugblätter zu verteilen
- Ich bin bereit, bis März 1978 jeden Monat Fr. _____ zu bezahlen (bitte schicken Sie mir Einzahlungsscheine)
- Mein Name darf im Zusammenhang mit der Initiative öffentlich genannt werden

Bestellungen:

- _____ Exempl. Abstimmungszeitungen oder Flugblätter
- _____ Stück Kleinplakate zu 50 Rappen je Exemplar
- _____ Stück Kleber zu 20 Rappen je Stück
- _____ Exempl. der Dokumentation mit Argumentenkatalog (50 Seiten)
Preis Fr. 3.— je Stück
- _____ Exempl. «Die gerettete Landschaft» von Franz Weber
Preis ca. Fr. 25.— (ab ca. Januar 1978)

Als kleinen Dank für Ihre Antwort senden wir Ihnen kostenlos die Sondernummer «Strassenbau» des WWF-Magazins Panda



Demokratie im Nationalstrassenbau

Initiative Franz Weber 26. Februar

Ja

Um was es geht

In keinem Land der Welt finden wir so viele Autobahnen auf so engem Raum wie in der Schweiz. Sie haben das Bild unserer Heimat verändert — selten zum Vorteil. Dörfer und Stadtquartiere sind auseinandergerissen und in ihrer Wohnlichkeit durch Lärm und Abgase stark beeinträchtigt, Landschaften von früher einmaliger Schönheit durch lieblos hingestellte Viadukte und tiefe Betonkerben für immer verwüstet.

15 Milliarden Franken haben uns die Autobahnen bis heute gekostet. Weitere 20 Milliarden werden wir noch bezahlen müssen, wenn wir den Autobahnämtern und Planungsbürokraten nicht auf die Finger schauen.



Das Volk hatte nichts zu sagen: Mauer vor den Fenstern am Zürcher Ypsilon.



Das Volk hatte nichts zu sagen: Autobahn bis ins Zentrum von Luzern.

Bis jetzt hatten wir zu den Milliardenausgaben für die Autobahnen nichts zu sagen, denn seit 1958 entscheiden allein Bundesrat und Verwaltung über Bau und Linienführung der Nationalstrassen. Soviel Macht in wenigen Händen ist ungesund und führt zu Missbrauch und Arroganz. Der Volkswille blieb unbeachtet, unzählige Proteste und Bittschriften, hunderte von Eingaben, Petitionen und lokalen Initiativen gegen Autobahn-teilstücke und innerstädtische Express-Strassen wurden einfach unter den Tisch gewischt.

Es ist eine Lüge

wenn behauptet wird, bei Annahme unserer Initiative müssten fertige Autobahn-teilstücke wieder abgerissen werden. Die Initiative bewirkt einzig und allein, dass Parlament und Volk (und nicht mehr wie bisher Bundesrat und Verwaltung allein) über den Bau von Autobahnen entscheiden können.

Bis es je zu einem Abbruch käme, müssten nach Annahme unserer Initiative 50'000 Stimmbürger gegen ein besonders beanstandetes Teilstück das Referendum ergreifen. Daraufhin hätte das ganze Schweizervolk in einer eidgenössischen Abstimmung den Abbruch des betreffenden Teilstücks zu beschliessen

Die rückwirkende Klausel wollte vor allem verhindern, dass der Bundesrat noch vor der Abstimmung mit dem Bau der besonders umstrittenen Teilstücke begonnen und dadurch Volk und Kantone vor vollendete Tatsachen gestellt hätte. Damit wäre die Initiative heute gegenstandslos.

Am 26. Februar können wir diesen unhaltbaren Zustand ändern. **Denn die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» des bekannten Umweltschützers Franz Weber will dem Schweizervolk das Mitspracherecht beim Bau von Autobahnen zurückgeben.**

- Damit Selbstherrlichkeit und Geldverschwendung aufhören.
- Damit nicht weiter sinnlos wertvolles Bauernland dem Verkehr geopfert wird.
- Damit unsere Städte und Landschaften vor weiteren Verwüstungen verschont werden.
- Damit unsere Schweiz lebenswert bleibt.



Das Volk hatte nichts zu sagen: Autobahn durch das Berner Ostring-Quartier.

Alle grossen Umweltschutzorganisationen, nämlich der World Wildlife Found Schweiz (WWF), der Schweizerische Bund für Naturschutz (SBN), die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) und der Rheinaubund empfehlen den Bürgerinnen und Bürgern, am 26. Februar zur «Demokratie im Nationalstrassenbau» (Initiative Franz Weber) **ein Ja in die Urne zu legen.**

Bitte wenden

Druck: Copy-Corner, 3007 Bern

