

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE "KLEEBLATT 3 X NEIN"

Presseausschuss, Postfach 5664, 3001 Bern, Tel. 031 44.58 94

Bern, 13. Februar 1990 / AS

An die Medien der deutschen
und rätoromanischen Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wer sich im Schweizervolk etwas umhört, stellt fest, dass die Information über die Abstimmungsthemen vom 1. April noch beinahe nirgends bekannt sind. In unserem zweiten Pressedienst erhalten Sie deshalb einige Artikel, die sich unter verschiedenen Aspekten mit den drei unsinnigen Kleeblatt-Initiativen befassen:

Vernünftige Verbindungen

Von Ständerat Andreas Iten, Zug

Gehören die Kleeblatt-Initiativen in die Verfassung?

von Dr. Raoul Studer

Weniger Autobahnen - weniger Lebensqualität!

Von CVP-Pressechef Hans Peter Merz

Kleeblätter - ein Schlag ins Gesicht der Romandie

Von SVP-Pressechef Jens Lundsgaard-Hansen

Selbstverständlich stehen Ihnen alle diese Artikel zur freien Verfügung. Dürfen wir Sie nochmals darauf aufmerksam machen, dass unsere

Pressekonferenz am Montag 19. Februar in Domdidier

stattfindet. Wir organisieren eine gemeinsame Fahrt hin und zurück. Bitte melden Sie sich mit dem beiliegenden Talon an, falls das nicht schon geschehen ist.

Gerne erwarten wir Sie in Domdidier und danken Ihnen für Ihre Unterstützung bei unserer Informationsaufgabe.

Mit freundlichen Grüßen namens des
Presseausschusses

A. Stadelmann

i.A. Anton Stadelmann

Vernünftige Verbindungen

Die moderne Kommunikations- und Freizeitgesellschaft basiert auf dem Verkehr

Von Andreas Iten, Regierungs- und Ständerat (FDP/ZG), Co-Präsident des Schweiz. Aktionskomitees "Kleeblatt 3 x Nein"

Nicht dass ich kein Verständnis hätte für diejenigen, die sich - durch die Linienführung einer Autobahn betroffen - wehren. Aber es gibt nationale Aufgaben, die sinnvoll und befriedigend gelöst werden müssen. Zu ihnen ist die Schliessung der Autobahnlücken Murten - Yverdon (N1), Wettswil - Knonau (N4) und Biel - Solothurn (N5) zu zählen.

Dass dem Landschafts und Lärmschutz bei der Fertigstellung höchste Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, ist dabei als selbstverständlich anzunehmen. Wir beklagen nicht zu unrecht den Gestaltverlust der Landschaft und die mit dem Verkehr verbundenen Immissionen und Belästigungen. Umso bewusster und schonender muss geplant und gebaut werden. Umso mehr müssen wir uns zum Anwalt der Natur dort machen, wo die Eingriffe nicht zwingend notwendig sind.

Zielkonflikte

Der moderne Mensch verstrickt sich durch seine wirtschaftliche Tätigkeit und durch seine Freizeitgestaltung immer mehr in Zielkonflikte, die nicht immer leicht zu lösen sind. Die moderne Kommunikationsgesellschaft mit ihrem stets grösseren Dienstleistungsangebot ist eine "Verkehrsgesellschaft". Und es ist zu vermuten, dass die technologische Entwicklung national wie international das Verkehrsaufkommen weiter vergrössern wird, und zwar sowohl auf der Schiene wie im Luftraum und auf der Strasse. Das zusammenwachsende Europa (EG 92) bedeutet auch für die Schweiz eine Zunahme von internationalen Kontakten. Der Reisezwang und die Reisefreudigkeit nehmen also zu und nicht etwa ab.

Bei der Planung der Nationalstrassen in den fünfziger und sechziger Jahren rechnete man für das Jahr 1980 mit einem Motorfahrzeugbestand von einer Million. Tatsächlich verkehrten damals 2,7 Millionen und heute gar 3,15 Millionen inländische Fahrzeuge auf unsern Autobahnen. Zudem überquerten 1988 67,3 Millionen ausländische Personenwagen und

Motorräder die Schweizer Grenzen. Damit erweist sich der oft von Strassengegnern geäusserte Spruch, wer Strassen sähe, ernte Verkehr als falsch. Ursache der Verkehrszunahme ist die moderne Kommunikationsgesellschaft, die zu Verkehrsaktivitäten zwingt, und nicht der vielgescholtene Strassenbau.

Kommunikationsgesellschaft

In den achtziger Jahren wurde sehr stark auf den öffentlichen Verkehr gesetzt. Das Verkehrsvolumen der Bahnen und Busbetriebe nahm in der Folge stark zu. Der private Verkehr verringerte sich aber damit nicht. Das liegt an unserer modernen Gesellschaft, die nach einem immer regeren Austausch von Gütern, Kontakten und Dienstleistungen ruft. Die Geschwindigkeit spielt dabei eine massgebende Rolle. Und noch ist kein Ende dieser Entwicklung abzusehen.

Mit dem Blick auf das Europa der neunziger Jahre und der Bedeutung, die darin der Schweiz zukommt, wird sich das Verkehrsaufkommen noch vergrössern. Wenn nun die Initianten der Kleeblatt-Initiative behaupten, die Fertigstellung von drei kurzen Autobahnstücken würden eine Mobilitätssteigerung verursachen, so liegen sie falsch. Vielmehr wird mit der Schliessung der drei Autobahnlücken der Verkehr umweltfreundlicher kanalisiert. Und das ist beileibe menschenfreundlicher als wenn er sich stockend, schleppend und Schadstoff spuckend durch unsere Dörfer und Städte quält.

Um Abgase zu reduzieren, gibt es andere und bessere Wege als vernünftige Verbindungen im Netz der Autobahn zu vereiteln. Dazu sind wir gewiss herausgefordert, aber nicht mit der Unterstützung von äusserst fragwürdigen "Verhinderungs-Initiativen". Deshalb stimmen wir am 1. April sowohl den Kleeblatt-Initiativen wie auch der noch radikaleren Beton-Initiative Nein.

Gehören die Kleeblattinitiativen in die Verfassung?

Erinnern Sie sich noch an die vergangene Abstimmung über die Tempoinitiative 130/100? Wissen Sie noch, mit welcher Vehemenz die Aufnahme des Tempoartikels in die Verfassung bekämpft wurde? Nicht zuletzt mit dem Argument, eine derartige Vorschrift habe in der Verfassung nichts zu suchen, ja sie sei sogar unwürdig, in das Grundgesetz aufgenommen zu werden. Alles Schnee von gestern?

Wenn man die Befürworter der Kleeblattinitiativen argumentieren hört und liest, könnte man tatsächlich auf diesen Gedanken kommen, denn was gestern noch gültig war, hat heute in der Optik der links-grünen Kreise jede Berechtigung verloren. Dabei hat sich materiell gar nichts verändert.

In die Verfassung gehören grundsätzlich nur generell-abstrakte Normen. Die nähere Ausgestaltung gehört in ein Bundesgesetz oder in eine Verordnung. Just mit diesem Argument wurde im vergangenen November der Verfassungsartikel über die Tempolimits gebodigt, mit der die leidige Tempofrage ein für allemal hätte geregelt werden sollen. Wie steht es aber um die Artikel der Kleeblattinitiativen? Regt sich irgend jemand darüber auf, dass es sich hierbei ebenfalls um Verfassungs- und nicht etwa um Gesetzesbestimmungen oder gar lediglich um Verordnungen handelt, obwohl mit diesen Artikeln die Fertigstellung von drei konkreten Nationalstrassenabschnitten verhindert werden soll und obschon doch eben gezeigt worden war, dass in die Verfassung nur generell-abstrakte Normen gehören.

Eigentlich sollte es nun auch der hinterste und letzte Zeitgenosse begriffen haben. Immer wenn es darum geht, den Strassenverkehr einzudämmen, eignet sich das Instrument der Verfassungsinitiative hervorragend. Dann spielt es keine Rolle, ob ein solcher Verfassungsartikel verfassungswürdig ist oder nicht, dann ist eben jedes Mittel recht. Ganz egal, ob dadurch die Verkehrssicherheit berührt wird.

Es mutet ja in der Tat widersinnig an, dass ausgerechnet diejenigen Kreise, die der Verkehrssicherheit allergrösste Bedeutung beizumessen vorgeben und sich bei jeder Gelegenheit dafür stark machen, handkehrum die Schliessung von drei noch bestehenden Lücken auf den mit Abstand sichersten Strassen unseres Landes mit Hilfe völlig verquerten Initiativen um jeden Preis zu verhindern trachten. Muss denn wirklich die Zahl der Verkehrstoten wieder drastisch ansteigen, bis die Promotoren den Unsinn ihrer Initiativen eingesehen haben? Wer jedenfalls Verfassungsvorlagen nur mit ein und derselben Elle misst, muss schon aufgrund des Inhaltes der Kleeblattinitiativen zum Schluss gelangen, dass derartige konkrete Verfassungsartikel im Grundgesetz keinen Platz haben. Die Folge kann deshalb nur ein Nein zu den Kleeblattinitiativen sein.

Raoul Studer

Nein zu den "Kleeblatt"-Initiativen:

Weniger Autobahn – weniger Lebensqualität

Vor dreissig Jahren wurde in der Schweiz das erste Autobahnteilstück dem Verkehr übergeben, heute sind knapp 1'500 km oder gut 80 Prozent des geplanten Netzes betriebsbereit. 350 km müssen bis zur Vollendung des Nationalstrassenprojektes von den Baumaschinen noch zurückgelegt werden. Die Schwierigkeiten, die es dabei zu meistern gilt, sind nicht so sehr technischer, sondern vor allem politischer Art.

War die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Baus eines vollständigen und leistungsfähigen Autobahnnetzes in der ganzen Schweiz während den 60er Jahren noch unbestritten, begannen sich vor rund 20 Jahren erste Widerstände zu regen. Im Februar 1978 wurde die vier Jahre zuvor eingereichte Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" von Volk und Ständen zwar deutlich abgelehnt, doch war mit diesem Grundsatzentscheid, die Festlegung der Nationalstrassenstrecken in der Kompetenz der eidgenössischen Räte zu belassen, der Weg für die Strassenbauer noch nicht frei: Die Autobahn-Gegner konzentrierten sich in der Folge auf einzelne, noch in der Planungsphase stehende Teilstücke und reichten im Juli 1987 die vier sogenannten "Kleeblatt"-Initiativen ein. Ziel des Unterfangens: Die Durchsetzung eines verfassungsmässigen Verbotes für den Bau von Nationalstrassenstrecken im Kanton Jura (N 16), zwischen Murten und Yverdon (N 1), Wettswil und Knonau (N4) sowie Biel und Zuchwil (N 5).

Ausrangierte Westschweiz?

Grösste Schwachstelle im Verhinderungskonzept der Kleeblatt-Initianten war von allem Anfang an deren unsinnige Forderung nach einem autobahnlosen Jura. Da wurde doch tatsächlich versucht, einen ganzen Kanton und seine Bevölkerung unter eine verkehrspolitische Vormundschaft zu stellen und den Vermerk "Randregion" sozusagen verfassungsrechtlich festzuschreiben. Unter dem Druck des jurassischen Widerstandes gegen das in der Deutschschweiz ausgebrütete faule Ei gaben die Initianten schliesslich klein bei und zogen ihr N-16-Begehren im vergangenen Jahr zurück, so dass am 1. April nur noch ein gerupftes "Kleeblatt" zur Abstimmung gelangen wird. Durch die vorgenommene Amputation hat das Initiativgewächs allerdings nicht an argumentativer Widerstandskraft gewonnen. Der Vorwurf der

bewussten Vernachlässigung und Marginalisierung ganzer Regionen ist nicht aus der Welt geschafft, handelt es sich doch bei zwei der drei von den Initianten anvisierten Autobahnteilstücken um geplante Verbindungen zwischen Deutsch- und Westschweiz.

Umweltschutz auf Abwegen

Nach wie vor ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit auch unverantwortlich, erwiesenermassen sichere Autobahnstrecken willkürlich zu unterbrechen, den Verkehr auf Ausser- und Innerortsstrassen umzuleiten und damit die Unfallgefahr vor allem auch für Velofahrer und Fussgänger zu erhöhen. Und es ist schliesslich auch ein Zeichen einer verfehlten Umweltschutzpolitik, wenn mit dem Schlachtruf "weniger Strassen – mehr Klee" ein ganzheitliches Projekt torpediert wird, das einen flüssigen Verkehr dort ermöglicht, wo Lärm und Abgase am wenigsten Unheil anrichten: eben auf den Autobahnen, und nicht in unseren Dörfern und Städten. Weniger Autobahn – im Fall der drei "Kleeblatt"-Initiativen geht es um insgesamt 85 km – bedeutet deshalb zugleich auch weniger Lebensqualität. Und das ist eine Aussicht, die keine Unterstützung verdient.

Hanspeter Merz

Kleeblatt-Initiativen:

Kleeblätter – ein Schlag ins Gesicht der Romandie!

Von Jens Lundgaard-Hansen, Pressechef SVP

Am 1. April 1990 kommen drei "Kleeblatt-Initiativen" zur Abstimmung. Ihr Ziel ist es, die Fertigstellung des schweizerischen Autobahnnetzes zu verhindern. Betroffen wären die N4 im Knonauer Amt, die N5 zwischen Solothurn und Biel sowie die N1 zwischen Murten und Yverdon.

Zwei der Initiativen, jene zur N5 und zur N1, sind ein nackter Affront gegenüber der Romandie. Denn die N1 müsste endlich die Brücke von der nördlichen Waadt und vom nördlichen Freiburg zur übrigen Schweiz schlagen. Die N5 wiederum hätte den ebenfalls längst fälligen verkehrsmässigen Anschluss des welschen Juragebietes, namentlich der Kantone Neuenburg und Jura, an unser Autobahnnetz herzustellen. Es geht bei den Initiativen demnach nicht einfach "nur" um die letzten Autobahnteilstücke: würden die Lücken im Netz bleiben, dann würde auch die geografische und wirtschaftliche Abgeschlagenheit der nordwestlichen Ecke der Schweiz bleiben. Und bleiben würde vor allem eine tiefe und verständliche Missstimmung der französischsprachigen Eidgenossen, wenn die mit Autobahnen recht gut versorgten Deutschschweizer die Kleeblatt-Initiativen nicht ablehnen würden...

Die berühmten "staatspolitischen" Gründe und der nicht minder sprichwörtliche "Röstigraben" werden bei diesen Kleeblatt-Initiativen nicht zu unrecht herangezogen. Bezeichnenderweise wurde die vierte Kleeblatt-Initiative, jene zur Transjurane, 1989 von den Initianten ohne viel Lärm zurückgezogen. Denn zu einigem Lärm war es vorher gekommen: die Romandie, und zwar gar nicht etwa nur die bürgerliche Seite, setzte sich in den Verhandlungen der eidg. Räte vehement für diese Autobahnen und – damals noch – auch für die Transjurane ein. Jener Tag, an dem der tiefgrün-gefärbte Basler Nationalrat Weder – nach dem Schwärmen über die Jura-Gebiete als Erholungsgebiet – vom Sozialdemokraten und Neuenburger National- und Regierungsrat Matthey in den Senkel gestellt und des "Kolonialismus" bezichtigt wurde, wird wohl in die Geschichte des

schweizerischen Parlamentes eingehen.

Diese Szene war beispielhaft: die Romandie ist nicht bereit, von der wirtschaftlich wesentlich besser gestellten Deutschschweiz als Dritt-Klass-Kantone oder als Erholungs-Reservate behandelt zu werden. Sie hat diesen Schlag ins Gesicht, gleichsam als Auftakt zu den unter dem Motto der "Solidarität" stehenden 700-Jahr-Feiern der Eidgenossenschaft, auch in keiner Weise verdient. Darum am 1. April ein entschiedenes Nein zu den Kleeblatt-Initiativen – auch in der Deutschschweiz!

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE

"KLEEBLATT 3 X NEIN"

An die Medien

Bern, 6. Februar 1990

EINLADUNG ZUR PRESSEKONFERENZ

Sehr geehrte Damen und Herren

Das schweizerische Aktionskomitee "Kleeblatt 3 x Nein" lädt Sie im Hinblick auf die eidg. Volksabstimmung vom 1. April 1990 zu seiner Pressekonferenz ein. Die Pressekonferenz findet statt am:

**Montag, 19. Februar 1990, Bern-Bundeshaus ab 09.30 Uhr,
in Domdidier/FR (Beginn PK ca. 10.15 Uhr), im Hôtel de la Croix-Blanche,
bis ca. 14.30 Uhr (Rückkehr nach Bern per Car)**

Wie Sie sehen: wir haben uns entschlossen, die Pressekonferenz von Bern weg in eines der von den Kleeblatt-Initiativen direkt betroffenen Gebiete – die N1 – zu verlegen. Wir möchten damit betonen, dass wir die Kleeblatt-Initiativen betreffend N1 und N5 gegenüber der Romandie als staatspolitisch verfehlt anschauen. Wir hoffen auf Solidarität auch seitens der Deutschschweizer Journalisten.

Programm:

Für die Pressekonferenz haben wir folgende Referenten vorgesehen:

- **Stände- und Regierungsrat Andreas Iten (FDP/ZG)**, Co-Präsident des Komitees und Leiter der Konferenz, schwergewichtig zur allgemeinen Argumentation und zur N4;
- **Regierungsrat Marcel Blanc (SVP/VD)**, Präsident des waadtländischen Kontra-Komitees und Vizepräsident der SVP Schweiz, schwergewichtig zu den staatspolitischen Aspekten und zur N1;
- **Nationalrat Urs Scheidegger (FDP/SO)**, solothurnischer Stadtpräsident, schwergewichtig zu umweltpolitischen Fragen und zur N5;
- **Informationen des lokalen Freiburger Kontra-Komitees:**
 - **Ständerat Anton Cottier (CVP/FR)**, Präsident des freiburgischen Kontra-Komitees
 - **Herr Francis Ramuz**, Gemeindepräsident von St-Aubin/FR

Ausserdem werden weitere Exponenten der direkt betroffenen Regionen, u.a. Co-Präsident und Nationalrat Paul Zbinden (CVP/FR) und Regierungsrat François Mertenat (SP/JU), an der Pressekonferenz anwesend sein und wie alle anderen Komitee-Vertreter für Fragen zur Verfügung stehen.

Eine Dokumentation wird Ihnen an der Pressekonferenz abgegeben.

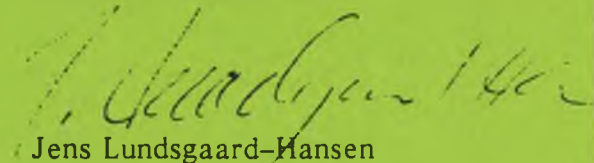
Organisation:

- Abfahrt per Car 09.30 Uhr vor dem Bundeshaus in Bern (Anmeldung mit beiliegendem Talon!)
- Beginn der PK in Domdidier ca. 10.15 Uhr
- Mittagessen ca. 12.00 Uhr im Hôtel de la Croix-Blanche in Domdidier/FR
- anschliessend Rückfahrt per Car nach Bern-Bundeshaus, Ankunft spätestens 14.30 Uhr

Wichtig: aus organisatorischen Gründen sind wir auf Ihre Anmeldung mit beiliegendem Talon bis spätestens Freitag, 16. Februar 1990, angewiesen. Senden Sie den Talon bitte an das Generalsekretariat der SVP, Ahornweg 2, Postfach, 3000 Bern 9, oder deponieren Sie ihn im Fach Nr. 50 in der Fachanlage im Bundeshaus.

In der Hoffnung auf eine rege Teilnahme verbleibt mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss



Jens Lundsgaard-Hansen

Pressechef SVP

Beilage:

Anmeldetalon

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE

"KLEEBLATT 3 X NEIN"

ANMELDETALON PRESSEKONFERENZ 19. FEBRUAR 1990 IN DOMDIDIER/FR

Der/die Unterzeichnende nimmt an der Pressekonferenz vom 19. Februar 1990 in
Domdidier/FR teil:

Name:

Vorname:

Redaktion:

Telefon-Nr.:

Hin- und Rückreise von/nach Bern im Car

will Car nicht benutzen

mit Mittagessen

ohne Mittagessen

Wir bitten Sie, das Zutreffende anzukreuzen, und den Talon bis spätestens Freitag, 16.
Februar 1990, an das Generalsekretariat der SVP, Ahornweg 2, Postfach, 3000 Bern 9, zu
senden oder in das Fach Nr. 50 der Fachanlage im Bundeshaus zu legen. Besten Dank!