

An den Ständerat der
Schweizerischen Eidgenossenschaft
3003 Bern

Bern, den 2. Oktober 1976

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Herren,

Wie Ihnen bekannt ist, lässt der Bundesrat an unserer Initiative keinen guten Faden. Er preist das bestehende Nationalstrassengesetz als Musterbeispiel demokratischer Rechtsordnung und behauptet, dass unsere Landschaft durch den Bau der Nationalstrassen neue, schöne Akzente erhalte, dass das 1960 festgelegte Netz ein Ganzes bilde, ausgewogen sei "und der Grösse unseres Landes und seiner geographisch und verkehrspolitisch differenzierten Struktur angemessen".

Vier Autobahnen auf 53 km Breite von der französischen in die deutsche Schweiz (N1, N5, N12, N6) können niemals der Grösse unseres Landes, sondern höchstens dem Grössenwahn der Planer angemessen sein, und die Stadtautobahnen von Luzern, Basel und Bern, die N5 am Neuenburger- und Bielersee, die Sihlhochstrasse in Zürich - die Liste liesse sich beliebig verlängern - sind keine Akzente vorbildlicher Projektierung sondern Beispiele gewissenloser Zerstörung unserer Umwelt.

Der Bundesrat ist laut Botschaft entschlossen, an Vorrechten festzuhalten, die ihm das Schweizervolk vor 18 Jahren erteilt hat. Er will vom Unwillen, der sich seitdem in der Bevölkerung gebildet hat, keine Notiz nehmen, und ganz offensichtlich hält er nicht nur das Volk, sondern auch das Parlament für unfähig, beim Bau der Autobahnen ein gescheites Wort mitzureden.

Vor den kantonalen Baudirektoren, die sich ganz kürzlich in Schaffhausen zu einer Konferenz zusammengefunden hatten, bezeichnete Bundesrat Hürlimann die Initiative Weber als gefährlich, weil ihre Annahme die Vollendung des Nationalstrassenbauwerks in Frage stellen könnte. Was heisst gefährlich? Ist es für unser Land gefährlich, wenn das linke Brienerseeufer, das Naturreservat von Cheyres am Neuenburgersee unversehrt bleiben, wenn das Simmental, das Zürcher Weinland der sinnlosen Verstümmelung durch Autobahnen entgehen?

Weil wir an praktischen Beispielen miterlebt haben, wie aussichtslos es ist, gegen eine umweltfeindliche Autobahnplanung zu kämpfen (N2 am Sempachersee), lancierten wir 1973 unsere Volksinitiative. Für uns klingt es fast wie Hohn, wenn der Bundesrat in seiner Botschaft heute behauptet, Volk und Gemeinden hätten bei der Planung ein Mitspracherecht. Volk und Gemeinden sind im Gegenteil den Technokraten hilflos ausgeliefert. Die zitierten "Einwirkungsmöglichkeiten", die dem Volk nach Ansicht des Bundesrates zur Verfügung stehen, sind mit Ausnahme der eidgenössischen Verfassungsinitiative nicht nur völlig wirkungslos, sondern kosten auch ein gewaltiges Opfer an Zeit und Geld. Wie ungeheuer ist demgegenüber die Macht der Verwaltung! Sie verfügt über einen riesigen Beamtenapparat und über fast unbeschränkte Mittel - zur Bekämpfung des Volkswillens.

./..

Geradezu verdächtig scheint uns in der Botschaft die massiv zur Schau gestellte Angst vor unserer Uebergangsbestimmung. Offensichtlich will damit der Bundesrat Volk und Parlament negativ beeinflussen. Die Uebergangsbestimmung kann sich logischer- und vernünftigerweise nur auf jene Abschnitte auswirken, die eine Aenderung überhaupt noch zulassen, also keinesfalls auf Autobahnen, die fast oder ganz vollendet oder gar bereits im Betrieb sind. Für den Abbruch solcher Teilstücke bei Volk und Parlament die nötige Mehrheit zu finden, wäre a priori ausgeschlossen. Ganz abgesehen davon, dass sich schon die 30'000 Unterschriften für das Referendum nicht zusammenbringen liessen. Durch die Rückwirkungsklausel wollten wir aber verhindern, dass umstrittene Abschnitte vorzeitig gebaut und dadurch schon vor der Abstimmung vollendete Tatsachen geschaffen würden.

Ganz grundsätzlich müssen wir noch festhalten, dass der Automobilverkehr vor allem auch deshalb anwächst, weil ihm zum Schaden von Landschaft und Umwelt immer bessere Verkehrswege zur Verfügung gestellt werden. Und zum Abschluss erlauben wir uns noch die Frage, was denn eigentlich von unserm sogenannten Gesamtverkehrskonzept zu halten ist? Am Gotthard wird der Strassen- den Eisenbahntunnel konkurrenzieren, und der geplante Rawyltunnel soll dem mit 620 Millionen Franken zu erweiternden Lötschbergtunnel den Rang ablaufen.

Wir hoffen, dass unsere Darlegung und vor allem Ihre eigenen Erfahrungen in Sachen Verwaltungswillkür Sie dazu bewegen, unsere Initiative Volk und Ständen zur Annahme zu empfehlen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Für das Initiativkomitee

DEMOKRATIE IM NATIONALSTRASSENBAU

Der Präsident: Franz Weber

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'F. Weber', written in a cursive style. The signature is positioned below the typed name 'Der Präsident: Franz Weber'.

Kostproben fragwürdiger Argumentation des Bundesrates.

- Auf Seite 12 der Botschaft ist von den Vorteilen des bisher fertiggestellten Nationalstrassennetzes die Rede. Es habe sich bewährt. Es biete dem Durchgangsverkehr die erwarteten Vorteile. Es diene dem "Umweltschutz" und dem "Natur- und Heimatschutz", weil es den Verkehr vom bestehenden Strassennetz abziehe, ortsfremden Durchgangsverkehr von den Ortschaften und Dörfern fernhalte und ihn in den Städten kanalisieren.

Es macht den Anschein, als wollte der Bundesrat damit den Eindruck erwecken, wir seien grundsätzlich gegen den Bau von Nationalstrassen. Davon kann natürlich keine Rede sein. Zu einer solchen Annahme boten wir ihm auch nicht den geringsten Anlass. Hingegen sind wir der Meinung, das Nationalstrassennetz sollte nur soweit ausgedehnt werden, als es unbedingt notwendig ist. Denn bekanntlich fördert der Bau von Autobahnen das Wachstum des Motorfahrzeugverkehrs. Und dass dieser für unsere Umwelt eine schwere Belastung darstellt, weiss heute nachgerade bald jedes Kind.

Uebrigens sind wir der Meinung, Nationalstrassen sollten so gebaut werden, dass sie den Anforderungen des Umweltschutzes in jeder Hinsicht gerecht werden, was von zahlreichen Abschnitten des bereits gebauten Nationalstrassennetzes keineswegs gesagt werden kann. Wir verweisen auf Seite 1 hiervon, wo wir eine Reihe solcher Nationalstrassen zitierten.

Auf jeden Fall verstehen wir den Umweltschutz nicht so, wie ihn die Bundesverwaltung am Lauerzersee im Kanton Schwyz praktizierte, wo die Autobahn N 4 - in gröslichster Missachtung des Naturschutzreservates! - über weiten Strecken, hart an Ufer, mitten durch die Schilfgürtel führt und schönst seerosenbestandene Buchten aufgefüllt wurden! Dass auch die Linienführung bei Seewen und dem Urniberg entlang für alles andere als von Verständnis für die Belange des Natur- und Heimatschutzes zeugt, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Einer andern, sowohl den Umweltschutz wie auch der Wirtschaftlichkeit des Motorfahrzeugverkehrs dienenden Lösung brachte der damalige Direktor des ASF nicht das geringste Verständnis entgegen - und offenbar auch der Bundesrat nicht, der diese naturschänderische Linienführung genehmigte!

Wir empfehlen Ihnen, sich die Landschaft um den Lauerzersee, um den Sempachersee und auf der Knutwilerhöhe, um nur diese Beispiele zu nennen, einmal anzusehen. Dann wissen Sie, was vom Umweltschutzverständnis der Bundesverwaltung in Wirklichkeit zu halten ist!

- Seite 14 der Botschaft wirft uns der Bundesrat "Wunschdenken" vor, weil wir glaubten, auf diese oder jene Teilstrecke des Nationalstrassennetzes verzichten zu können.

Prinzipiell ist zu diesem Vorwurf das gleiche wie oben zu sagen. Jedenfalls sind wir aber nicht der Meinung, Teilstücke einer durchgehenden Linienführung sollten nicht gebaut werden. So widersinnige Auffassungen sollte uns der Bundesrat nicht unterschieben wollen.

Er wird aber auch nicht behaupten können, eine durchgehende Nationalstrassenverbindung von der Ost- zur Westschweiz wäre nicht gewährleistet, wenn auf eine der drei parallelführenden Nationalstrassen (N 5, N 1, N 12) verzichtet würde! Oder das Wallis wäre ohne Rawiltunnel nicht durchgehend mit Nationalstrassen verbunden. Oder ohne Weinlandautobahn bestände keine durchgehende Nationalstrassenverbindung mit Süddeutschland.

- Seite 17 der Botschaft meint der Bundesrat, es wäre "unzweckmässig" und "unrationell", seine bisherigen Kompetenzen auf die Bundesversammlung zu übertragen.

Es ist nicht einzusehen, warum es unzweckmässig und unrationell sein sollte, die letzte Entscheidung über die Linienführung einer Nationalstrasse der Bundesversammlung zu überlassen. Das verwaltungsinterne Verfahren, wie es bisher spielte, würde dadurch in keiner Weise beeinträchtigt.

Es ist jedoch sehr wohl möglich, dass durch eine solche Kompetenzverteilung mancher Nationalstrassenabschnitt viel schneller gebaut werden könnte, als dies bisher der Fall war, weil dann die langwierigen, oft viele Jahre dauernden, unfruchtbaren Auseinandersetzungen zwischen Verwaltung und Bevölkerung wegfielen! Und zudem ist zu erwarten, dass das Resultat viel positiver ausfiele, als dies bisher meist der Fall war - nämlich im Sinne des Volkes!

- Interessant ist, wie sich der Bundesrat nun plötzlich bemüht aufzuzeigen, auf wie einfache Weise sich "Verwaltungsentscheidungen wie z.B. Projektgenehmigungen (!) durch die zuständigen Behörden" (lies: Bundesrat und Eidg. Departement des Innern) "jederzeit (!) ändern" liessen, "solange, als eine Strasse nicht gebaut" sei! (Botschaft Seite 18, Al.2)

Man lasse sich jedoch nicht täuschen. Wie leicht es ist, den Bundesrat oder das Eidg. Departement des Innern dazu zu bringen auf einen seiner Genehmigungsbeschlüsse zurückzukommen, hat sich schon mehrmals erwiesen. Es handelt sich dabei praktisch um ein unmögliches Unterfangen, mögen für eine Änderung einer Linienführung noch so hieb- und stichfeste Beweggründe vorliegen. Die Prestigepolitik und der Starrsinn der Verwaltung spielen dann die entscheidende Rolle. Hiefür gibt es Beweise mehr als genug! Leider ist der Bundesrat die letztmögliche Rekursinstanz. Und da die Verwaltung in solchen Fällen immer Richter in eigener Sache spielt, ist ein anderes Resultat gar nicht zu erwarten.

Und wann hat sich der Bundesrat in solchen Streitfällen nicht schon geweigert, sich von integren, neutralen Fachleuten ein Gutachten zu verschaffen, auch wenn die Opposition noch so sehr darauf insistierte?! -

Schade, dass der Bundesrat nicht früher offiziell bekanntgab, dass er auf seine Genehmigungsbeschlüsse "jederzeit" zurückkommen könne, "solange, als eine Strasse (lies: Nationalstrasse Expresstrasse) nicht gebaut sei". Er hätte dann wahrscheinlich eine ganze Anzahl Wiedererwägungsgesuche erhalten. -

Merkwürdig ist allerdings, dass auf Seite 16, Al.6 erklärt wird: "Der Entscheid des Bundesrates über das generelle Projekt einer Nationalstrasse ist ebenfalls (wie jener des EDI über das Ausführungsprojekt: siehe Absatz 2 Seite 16) "endgültig"!"

Demnach ist "endgültig" doch nicht endgültig! Was gilt nun eigentlich?
