

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 26. März 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

In wenigen Tagen ist es soweit: Am 1. April stimmt das Schweizer Volk über die Initiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!", über die Kleeblatt-Initiativen und weitere Vorlagen ab. Helfen Sie uns, dass alle vier Verkehrsinitiativen deutlich verworfen werden! Mit diesem letzten Pressedienst des überparteilichen Schweizerischen Aktionskomitees "Nein zur Beton-Initiative" senden wir Ihnen wiederum eine Anzahl Artikel und eine Karikatur zur freien Verwendung.

Dieser Pressedienst enthält auch den Schlussappell des Aktionskomitees "Nein zur Beton-Initiative" sowie einen Parolenspiegel.

Weiter dürfen wir Ihnen mitteilen, dass der Präsident des Aktionskomitees "Nein zur Beton-Initiative"

Ständerat Bruno Hunziker (FDP/AG)

am 1. April von 16.00 - 19.00 Uhr

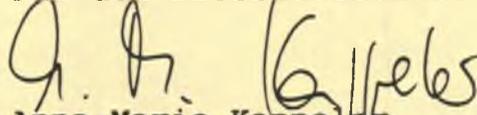
unter Tel. 064/24 20 36 erreichbar ist.

Benutzen Sie die Gelegenheit zu einem Abstimmungskommentar aus erster Hand!

Für Ihre Unterstützung und Ihr Engagement im Abstimmungskampf danken wir Ihnen bestens.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Presseausschuss:

  
Anna-Marie Kappeler

Beilagen erwähnt

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE

"NEIN ZUR BETON-INITIATIVE"

---

Bern, 26. März 1990

Volksabstimmung vom 1. April 1990: Schlusseruf des Schweizerischen Aktionskomitees "Nein zur Beton-Initiative":

NEIN ZUR UNSINNIGEN BETON-INITIATIVE

Das Schweizerische Aktionskomitee "Nein zur Beton-Initiative" appelliert an alle Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die Initiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus" am 1. April abzulehnen. Die Forderung der Initianten, den Umfang des schweizerischen Strassennetzes auf den Stand von 1986 einzufrieren, ist unsinnig und hätte staats- und verkehrspolitisch unabsehbare Auswirkungen zur Folge.

Das Schweizerische Aktionskomitee "Nein zur Beton-Initiative", dem Vertreter der FDP, CVP, SVP und Liberalen angehören und das von Ständerat Bruno Hunziker (FDP/AG) präsiert wird, ruft das Schweizer Volk zu einem entschiedenen Nein zur Beton-Initiative auf. Das Komitee weist mit Nachdruck darauf hin, dass die radikale Forderung der Initiative dazu führen würde, dass Nationalstrassenstrecken, Umfahrungsstrassen oder Kantons- und

Gemeindestrassen gesperrt, abgebrochen und begrünt werden müssten. Dies aber käme einem Schildbürgerstreich erster Güte gleich und wäre sowohl aus umweltschutzpolitischen Gründen als auch für die Verkehrssicherheit unverantwortlich.

Die Initiative ist zudem praktisch undurchführbar. Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes per 30. April 1989 ist nicht bekannt. Aus rein praktischen Gründen und wegen der Kompetenzaufteilung im Strassenwesen ist es auch unmöglich, im Umfang der neuerstellten Strassenflächen andere Strassen aufzuheben. Randregionen würden benachteiligt, der Schweiz würde insgesamt grosser wirtschaftlicher Schaden zugefügt. Die Initiative reduziert ferner den Vehrkehr nicht, da nicht die Strassen schuld sind an der grösseren Zahl der Motorfahrzeuge, sondern der höhere materielle Wohlstand der Bevölkerung und das damit angestiegene Mobilitätsbedürfnis.

Die Beton-Initiative geht von falschen Annahmen aus. Das überparteiliche Komitee "Nein zur Beton-Initiative" hält fest, dass die vom Strassenverkehr beanspruchte Fläche im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln nicht überdimensioniert ist. Es ruft deshalb alle Stimmbürgerinnen und Stimmbürger auf, Nein zu stimmen zur unsinnigen "Beton-Initiative".

## Ein Begehren – so hart wie Beton

Von CVP-Nationalrat Dr. Anton Keller, Untersiggenthal

Die Volksinitiative "Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus" ist radikal, eine in ihrer Starrheit gewissermassen selber in Beton gefasste Forderung. Das Postulat dieser Volksinitiative ist von enormer Strenge: Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes, welches dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglich ist, darf den am 30. April 1986 festgestellten Umfang bezüglich der bedeckten Oberfläche nicht überschreiten.

Damit antwortet diese Volksinitiative zwar auf ein Unbehagen, das heute viele Bürgerinnen und Bürger empfinden: dass dem Strassenbau in den vergangenen Jahren in einem grossen Ausmass Land geopfert wurde. Die Reaktion bedeutet aber eine eigentliche Kurzschlusshandlung. Die Zunahme des Verkehrs ist ein Phänomen, dem man nicht beikommt, indem man gewissermassen den Deckel auf einem brodelnden Kochtopf festschrauben möchte.

## Umdenken – aber mit Mass!

Es ist richtig, den Strassenbau in die Schranken zu weisen, geizig zu sein mit dem Verbrauch weiteren Landes, nur noch das Notwendige zu tun – und dabei das Umdenken zu fördern, dass dieses Notwendige ein möglichst bescheidenes Ausmass annimmt! Dieses Umdenken im Strassenbau ist ja auch tatsächlich im Gang. Es wäre aber nicht angemessen, heute abschliessend und ein für allemal in der Verfassung festzuhalten, welchen Umfang das Strassennetz aufweisen soll. Dazu gibt es einige sachliche Gründe: Vorerst muss man einmal sehen, dass in den Jahren 1986–88 nur schon 80 km neue Nationalstrassen dem Verkehr übergeben wurden. Hinzu kommen grössere Neuanlagen auf dem schweizerischen Hauptstrassennetz, darüber hinaus all das, was Kantone und Gemeinden gebaut haben. Wie wollte man also im Augenblick der Annahme der Initiative den Umfang des schweizerischen Strassennetzes auf den 30. April 1986 reduzieren?

## Extrem und nicht verfassungswürdig

Weitere Fragen: Wie lassen sich alte Strassen schliessen oder neuen Zwecken zuführen, wenn man einen neu erstellten Abschnitt der Nationalstrassen dem Verkehr übergibt? Ist das so einfach? Es ist sodann z.B. aus Gründen des Umwelt- und Ortsbildschutzes, aber auch aus Gründen der Sicherheit sinnvoll, Umfahrungen von Ortschaften vorzunehmen. Die alte Ortsdurchfahrt wird aber deswegen in der Regel nicht überflüssig. Man muss sich auch die Frage stellen, welchen Aufwand es brauchte, damit der Bund in der Lage wäre, die Strassenbautätigkeit im ganzen Land in ihrem Ausmass zu kontrollieren und rechtswidrige Strassenbauten zu verhindern. Die neue Verfassungsbestimmung würde ja auch die geltende Kompetenzordnung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden über den Haufen werfen. Denn die Initiative betrifft nicht nur den Nationalstrassenbau, bei dem der Bund weitgehend zuständig ist, sondern auch den gesamten übrigen, bedeutend umfangreicheren Strassenbau, welcher Sache der Kantone und Gemeinden ist.

Eine derart drastische Einschränkung des Handlungsspielraums kann nicht die Lösung sein. Extreme Vorschriften dürfen nicht in der Verfassung verankert werden. Denn extreme Vorschriften sind eine schlechte Grundlage für ein tolerantes Zusammenleben in unserem Land.

Kleeblattinitiativen und Stopp dem Beton:

EINMAL MEHR GEGEN DEN INDIVIDUALVERKEHR

von alt Nationalrat Hans Schärli, Schötz  
Zentralpräsident Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG

Formell handelt es sich bei den vier Verkehrsvorlagen, über die wir am Wochenende vom 31. März/1. April an der Urne zu befinden haben, um vier voneinander unabhängige Volksinitiativen. Selbst wenn sie von verschiedenen Organisationen lanciert wurden, steht doch derselbe bedenkliche Zeitgeist dahinter: Um jeden Preis gegen den Individualverkehr und gegen den privatwirtschaftlichen Strassentransport.

Diesem für die volkswirtschaftliche Zukunft der Schweiz äusserst gefährlichen Treiben muss mit vier deutlichen NEIN an der Urne Einhalt geboten werden.

Das Bestehenlassen von Lücken im Autobahnnetz und die Initiative "Stopp dem Beton" mit dem erzwungenen Einfrieren des Strassennetzes auf dem willkürlich gewählten Stand Ende April 1986 haben dieselben heimtückischen, ja verheerenden Konsequenzen.

Es ist unverständlich - auch staatspolitisch und volkswirtschaftlich völlig falsch - gegen angefangene und weitgehend fertiggestellte Strassenbauwerke eine Volksabstimmung vom Zaune zu reissen - eine übereifrige Mission linker und grüner Verkehrsverhinderer unter der Federführung des sogenannten Verkehrsclubs VCS. Dass allerdings auch eine Regierungspartei, die SP, sowie der Landesring der Unabhängigen derlei Unsinn unterstützen, ist völlig unverständlich. Beide Parteien geben sich sehr um das Wohl des Bürgers besorgt. Sie übersehen aber in ihrem ökologischen Eifer, dass die Verhinderung des vernünftigen Baus von Strassen überhaupt keine Probleme löst, dafür aber bestehende zementiert und verschärft oder gar neue schafft.

Dass missionarische Gruppierungen oft nicht mehr zwischen Realität und fanatisch herbeigesehnter Utopie unterscheiden können, ist nicht neu, dass selbst etablierte Parteien in verkehrspolitischen Fragen eine getrübe Optik unter Beweis stellen, muss hingegen zu denken geben. Für eine optimalere Aufgabenteilung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr ist Verhinderungspolitik denkbar ungeeignet und kontraproduktiv. Ohne die fehlenden Autobahn-teilstücke und auf dem zurückgebauten Strassennetz wird kein einziges Auto weniger fahren. Dafür werden Unfälle, Lärm und Abgasbelastung in den von unnötigem Durchgangsverkehr gequälten Gebieten bestehen bleiben oder noch weiter zunehmen. Autobahnen und Umfahrungsstrassen sind in hohem Masse geeignet, den Verkehr sicherer, flüssiger und umweltgerechter zu gestalten. Wer Auto-

bahnbau verhindert oder verzögert, nimmt in Kauf, dass der Verkehr mit einem bis zu fünfmal höheren Risiko sich durch Dörfer und Städte zwingen muss. Diese tödliche Zwängerei verdient am 1. April ein deutliches NEIN.

Dass ein Grossteil unseres Landes nur per Strasse erschlossen ist, entgeht offenbar den Initianten. Wir erschliessen unser Land und unser Leben mit 70'844 km Strassen und 4'875 km Schiene. Dies ist erst noch bereits die grösste Schienendichte auf der Welt. Dass das Strassennetz in den letzten 30 Jahren um ganze 20 Prozent gewachsen ist, während der Fahrzeugbestand in der gleichen Periode sich verfünffacht hat, zeigt, wie wenig der Strassenbau für die starke Zunahme des attraktiven Privatverkehrs verantwortlich ist. Andererseits weist unser Strassennetz gehörige Engpässe und begrenzte Kapazität aus. Massvoller Aus- und Fertigbau ist deshalb zwingend erforderlich. Redimensionierung wäre katastrophal. Einmal mehr würden davon auch vor allem die schwachen Regionen betroffen.

Weiters ist es auch ein Akt guteidgenössischer Solidarität, dass unsere Compatriotes in der Romandie vollwertig und nicht nur punktuell über eine topographisch problematisch Autobahn zweiter Klasse an das Schweizer Autobahnnetz angeschlossen werden.

Das JA zum Leben - Ja zu den Initiativen der Initianten ist verlockende Demagogie. Wer die Probleme unvoreingenommen sachlich-nüchtern analysiert kann nur zum Schluss kommen. JA zum Leben heisst NEIN zu den unseligen Verkehrsverhinderungsvorlagen "Kleeblatt" und "Stopp dem Beton". Niemand will heute mehr hemmungslosen Strassenbau. Aber dosierter Bau mit umweltschonender Linienführung bedeutet mehr Lebensqualität. Und wer möchte diese missen?

## Stopp dem Wohnungsbau? - Weitreichende Folgen der "Beton-Initiative"

Von FDP-Grossrat Dr. Rudolf Rohr, Würenlos

Die Initiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus" ist so radikal wie kaum je eine Vorlage zuvor. Ob bei einer Annahme etwa die Walensee-Strasse oder die Nordumfahrung Zürichs tatsächlich abgerissen würden, ist ungewiss. Aber etwas anderes würde bestimmt passieren: Im Mittelland könnte keine neue Strasse dem Verkehr übergeben werden, bevor nicht Strassenraum im Umfang des seit 1986 geschaffenen Zuwachses dem motorisierten Verkehr entzogen worden wäre. Nun behaupten die Befürworter, dies sei ohne weiteres zu bewerkstelligen. Man könne nämlich bei den heutigen Quartier- und Erschliessungsstrassen problemlos 20 bis 30 Prozent der Fläche einsparen. Die gleichen Spartheorien kennen wir schon von der Energiediskussion her, und sie stammen meistens aus denselben Büros.

### Umsetzung harzt

Bezüglich Energie wissen wir, dass es mit der Umsetzung des theoretischen Sparpotentials harzt, und zwar ganz erheblich. Auch die Stilllegung von Strassenraum kann nicht von einem Tag auf den anderen verwirklicht werden. Selbst wenn die theoretischen Annahmen der Befürworter stimmen würden, so ändert sich nichts daran, dass nach dem 1. April 1990 kein Quadratmeter Strasse mehr eröffnet werden dürfte, ohne dass vorher - in der gleichen Region - dieser Stilllegungsprozess mit Erfolg abgeschlossen worden wäre. Nur für dünn besiedelte Regionen würden unter harten Rahmenbedingungen Ausnahmen zugelassen.

### Unverantwortliche Blockierung

Mit anderen Worten gesagt bedeutet dies, dass keine Umfahrungsstrasse und keine Erschliessungsstrasse mehr dem Verkehr übergeben werden könnte, ohne dass nicht der Nachweis der geforderten Stilllegung erbracht wäre. Das aber kommt einer schwerwiegenden Beeinträchtigung der Wohnqualität, des Wohnungsbaus und der Schaffung von Arbeitsplätzen gleich. Die Realisation von Umfahrungsstrassen und das Baubewilligungsverfahren dauern schon heute überreichlich lange. Nun auch noch zu warten zu müssen, bis eine entsprechende Strassenfläche und zusätzlich ein ganzer Vierjahreszuwachs dem motorisierten Verkehr entzogen worden sind, ist schlechterdings eine Zumutung, die in niemandes Interesse liegen kann. Die Initiative führt mithin zu einer unverantwortlichen Blockierung dringend benötigter Bauten.

Unmissverständliche Ablehnung

Bund, Kantone und Gemeinden haben im Jahre 1987 für Strassenbauzwecke (einschliesslich Radwege und Unterhaltskosten) insgesamt 4356 Millionen Franken ausgegeben. In vier Jahren sind es mithin über 17 Milliarden Franken. Ob es sinnvoll ist, den Gegenwert derartiger Aufwendungen einfach stillzulegen, mag offen bleiben. Dass aber die Realisierung von Bauten aller Art nachhaltig blockiert wird, ist eine zwangsläufige Folge der Initiative, die nicht hingenommen werden kann. Die Initiative stoppt weniger den Strassenbau als vielmehr den Wohnungsbau und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Und darum verdient sie eine unmissverständliche Ablehnung.

## Falsche Entwicklung

Wenn wir am 1. April (kein Aprilscherz!) über die drei Kleeblatt-Initiativen und über die Beton-Initiative abstimmen, geht es um mehr, als um die blossе Verhinderung umstrittener Strassenstücke, respektive deren rückwirkenden Abbruch. Es geht in erster Linie darum, ob wir noch gewillt sind, eine sachbezogene Verkehrspolitik zu machen oder nicht.

Dass der Verkehr Probleme mit sich bringt, ist allgemein bekannt. Dass etliche dieser Probleme in der Vergangenheit falsch angepackt oder unterschätzt wurden, ist ebenfalls nichts Neues. Neu ist jedoch der Lösungsansatz der Initianten der drei Kleeblatt- und der Beton-Initiative: Was nicht sein darf, kann nicht sein. Also weg mit dem Verkehr, hören wir auf, Strassen zu bauen, reissen wir bestehende Strassen ab. Alles weitere gibt sich von selber. Vielleicht.

Verweigerung war noch nie ein gutes Rezept für die Lösung anerkannter Probleme. Und wohl niemand will ernstlich behaupten, die vier Initiativen böten auch nur den kleinsten konstruktiven Ansatz zum Bewältigen der anstehenden Probleme im Verkehrsbereich.

Genau Konstruktivität wäre aber gefragt. Die Schweiz wird verkehrstechnisch immer stärker unter ausländischen Druck gesetzt. Um die Aufgaben zu übernehmen, die von uns als Alpentransitland gefordert werden, brauchen wir ein intaktes, voll ausgebautes National- und Hauptstrassennetz und eine leistungsfähige Bahn. Nur sind ausgerechnet die Gegner der Bahn 2000 weitgehend identisch mit den Befürwortern der unsinnigen Kleeblatt- und Beton-Initiativen...

Wir brauchen die Nationalstrassen und die Bahn 2000 für unsere mittelfristige Zukunft. Deshalb müssen die Weichen jetzt gestellt werden, die Infrastruktur vollendet. Das darf aber nicht heissen, dass die Verkehrspolitik nachher tabu ist. Gerade in der nachfolgenden Phase kann man beweisen, dass man mit technischer und planerischer Phantasie die Probleme in den Griff bekommen kann. Gefordert sind neue Techniken im Fahrzeugbau, sei dies auf Schiene oder Strasse. Gefordert sind neue Verkehrskonzepte, aber auch eine neue Einstellung zum Verkehr. Aber alle diese Massnahmen lassen sich nicht von heute auf morgen realisieren, brauchen Zeit. Und in der Zwischenzeit sind wir alle auf die herkömmlichen Autos und Bahnsysteme angewiesen. Mit einem Nein zu den vier Verkehrsvorlagen schaffen wir die Voraussetzungen, die Zukunft des Verkehrs in Ruhe und mit der nötigen Gründlichkeit anzugehen und die Verkehrspolitik nicht mit unnötigen und unnützen Zwängerei zu verbetonieren. Daher am 1. April viermal NEIN zu der Beton- und den Kleeblatt-Initiativen!

Matthias Stadelmann

## Schaumschlägerei in der Zielsetzung und im Abstimmungskampf

Neben den schon unmöglichen "Kleeblatt-Initiativen" hat das Schweizer Volk am 1. April über eine noch unmöglichere Initiative abzustimmen, nämlich über die "Stopp dem Beton"-Initiative. Während die Befürworter der erstgenannten Vorstösse etwas verhindern wollen, das zwar schon längst beschlossene Sache, aber wenigstens noch nicht gebaut ist, wollen die Befürworter der zweitgenannten Initiative "den Umfang des schweizerischen Strassennetzes, welches dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglich ist", auf den Stand vom 30. April 1986 einfrieren. Was soll nun mit den Strassen passieren, die seither gebaut worden sind?

### Wer betreibt Irreführung?

Der Bundesrat und die Gegner der Initiative "Stopp dem Beton" interpretieren diese dahin, dass bestehende Strassen bei einem "Ja" zwangsläufig abgebrochen werden müssten. Nun behaupten die Initianten, dies sei irreführend. Irreführend ist aber nicht diese Interpretation, sondern die Sprüche, welche die Initianten klopfen.

Sicher nicht alle Strassen müssen abgerissen werden, aber zweifelsohne wäre das die radikalste Lösung und radikal sind die Initianten. Für sie ist das Volksbegehren, wie sie selber behaupten, das einzig aktuelle und leicht umsetzbare Konzept zur Redimensionierung des privaten Autoverkehrs. Aha! Da haben wir's! Es geht eben auch hier gegen den Individualverkehr, ganz ähnlich wie bei den "Kleeblatt-Initiativen". Das schleckt nun eben keine Geiss weg.

### Hauptsache: Kein Verkehr

Das kommt auch in der Haltung von Nationalrätin Susanne Leutenegger Oberholzer (Grüne, Baselland) zum Ausdruck. Gemäss ihren Ausführungen anlässlich der Pro-Pressekonferenz sollen die von der Initiative angestrebten Massnahmen in erster Linie der Umwelt zugute kommen. Wenn schon das bundesrätliche Luftreinhaltekonzept die Emissionsziele nicht erreichen könne, so leiste das Volksbegehren wenigstens einen Beitrag zur Eindämmung des Verkehrs, sagte Leutenegger. In der Folge werde die Luft weniger vergiftet, der Lärm reduziert und Boden besser vor Versiegelung durch Verkehrsstrassen verschont. Andere Konsequenzen vermag Leutenegger in ihrem Fundamentalismus offenbar nicht zu erkennen...

Somit fällt der Vorwurf der Initianten, der Bundesrat habe bereits in der Botschaft zur Initiative Übermarcht und im Bundesbüchlein zur Abstimmung vom 1. April verliere er gar jedes Mass, auf die "Stopp dem Beton"-Initianten zurück. Sie meinen, der Bundesrat sei im Fehler, wenn er feststelle, dass bei einer Annahme des Volksbegehrens etwa die Walensee-Autobahn abgebrochen werden müsste. Ja, sie erdreisten sich und sprechen von einer "mutwilligen Irreführung der Oeffentlichkeit". Was soll denn mit diesem Nationalstrassenstück sonst passieren?

Das sagen die rot-grünen Initianten leider nicht sehr klar. Dafür wollen sie abklären, ob der Bundesrat mit einer staatsrechtlichen Beschwerde aufgefordert werden sollte, seine Aussagen richtigzustellen. Und auf zivilrechtlichem Weg beabsichtigten sie - erfolglos, wie man weiss - mittels einer superprovisorischen Verfügung die von verschiedenen bürgerlichen Parlamentariern vertretene Auffassung, bestehende Strassen müssten abgebrochen werden, zu verhindern. Mit anderen Worten: Die Initianten versuchen zurückzuschlagen um ja nicht sagen zu müssen, was sie eigentlich überhaupt wollen. Das ist immer die Methode der Extremisten: Grossen Lärm produzieren, um von den eigenen Problemen abzulenken. Man nennt dies auch etwa "Schaumschlägerei".

#### Problematische Kompensation

Immerhin schlagen die Initianten vor, dass jene Flächenanteile des Strassennetzes, welche seit dem 30. April 1986 dem Verkehr übergeben worden sind, nicht abgebrochen werden müssten, sondern kompensiert werden könnten. Da die Initianten selber nicht erklären, was diese "Kompensations-Klausel" in Wirklichkeit bedeuten könnte, müssen wir die Interpretation selber vornehmen.

Angenommen, die Beton-Initiative würde nicht verworfen, dann könnte die Walensee-Autobahn abgebrochen werden. Es bestünde aber noch die Möglichkeit, sie bestehen zu lassen. In diesem Fall müssten aber die Kantone St. Gallen und Glarus gleichviele Quadratkilometer Strasse an einem anderen Ort abrechen. Also doch abrechen. Nun gut, man könnte ein Strassenstück auch in eine Rollschuh- oder Rollbrett-Anlage umfunktionieren. Vielleicht könnte man auch für die Kulturschaffenden etwas basteln. Aber solche Ersatzmöglichkeiten haben nicht nur irgendeinmal ein Ende, sie sind auch schwierig und kostspielig zu realisieren. Vor allem aber sind Strassen für den Verkehr da und die Frage dürfte sich stellen, wo denn überhaupt Strassenstücke zur Kompensation gefunden werden könnten. Der Aufwand wäre ziemlich gross. Es gibt also nur eine vernünftige Antwort auf soviel Unsinn: Beton-Initiative NEIN!

Dr. Paul Ehinger

## Die "Stopp dem Beton" - Initiative ist nicht verfassungswürdig

Vier Monate sind seit der Abstimmung über die Tempoinitiative 130/100 vergangen. Damals fochten die Gegner dieser Initiative mit dem Argument, eine solche Bestimmung habe in der Verfassung nichts zu suchen. Ja, sie sprachen diesem Artikel jegliche Verfassungswürdigkeit von vornherein ab. Und heute, vier Monate danach, ist alles ganz anders, obwohl auch wieder ein Artikel zur Debatte steht, der aufgrund seines Textes in unserem Grundgesetz gar nichts zu suchen hat. Aber links-grüne Kreise waren schon immer Meister darin, aus Schwarz Weiss und umgekehrt zu machen.

### Konkrete Forderungen

Halten wir fest: In die Verfassung gehören grundsätzlich nur generell-abstrakte Normen. Die nähere Ausgestaltung gehört in ein Bundesgesetz oder in eine Verordnung. Mit diesem Argument haben die Gegner der Tempoinitiative diese im vergangenen November zu Fall gebracht.

Wie steht es nun mit dem Text der Initiative "Stopp dem Beton"? Wenn man ihn liest, sind das nicht etwa generell-abstrakte Normen, die vorgeschlagen werden. Im Gegenteil. Hier wird ganz konkret gefordert, dass der Umfang des schweizerischen Strassennetzes auf den Stand vom 30. April 1986 eingefroren werden soll. Und dass neue Strassen nur gebaut werden dürfen, wenn gleich grosse Flächen des bestehenden Strassennetzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt werden.

### Unehrlisches Spiel

Dass mit der grössten Selbstverständlichkeit der Welt nur vier Monate nach der Tempoinitiative wiederum ein Verfassungstext mit konkretem Inhalt zur Abstimmung gebracht wird, kann nur den verwundern, der noch an das ehrliche Spiel der links-grünen Kreise glaubt. Die anderen wissen es längst: Wenn zwei dasselbe tun, ist es bekanntlich nicht immer dasselbe.

Eigentlich sollte es nun der hinterste und letzte Zeitgenosse begriffen haben. Wenn es darum geht, den Strassenverkehr auf irgendeine Art einzudämmen oder zu schikanieren, eignet sich das Instrument der Verfassungsinitiative hervorragend. Dann spielt es plötzlich keine Rolle mehr, ob ein derartiger Verfassungsartikel verfassungswürdig ist oder

nicht. Dann ist jedes Mittel recht, egal welches. Dann darf die Initiative noch so hirnverbrannt sein. Dann darf ihr Inhalt noch so sehr gegen die Anforderungen verstossen, die man an einen Verfassungstext zu stellen hat. Dann ist einfach alles "in einem höheren Interesse geboten."

Ein wuchtiges Nein als Antwort

Wer aber Verfassungsvorlagen nur mit ein und derselben Elle misst, muss schon aufgrund des Inhalts der "Stopp dem Beton"-Initiative zum Schluss kommen, dass für derartige konkrete Verfassungsartikel im Grundgesetz kein Platz ist. Infolgedessen ist allein deswegen - ganz abgesehen von ihrem Inhalt - ein wuchtiges Nein zu dieser unsinnigen Initiative die einzig mögliche Antwort.

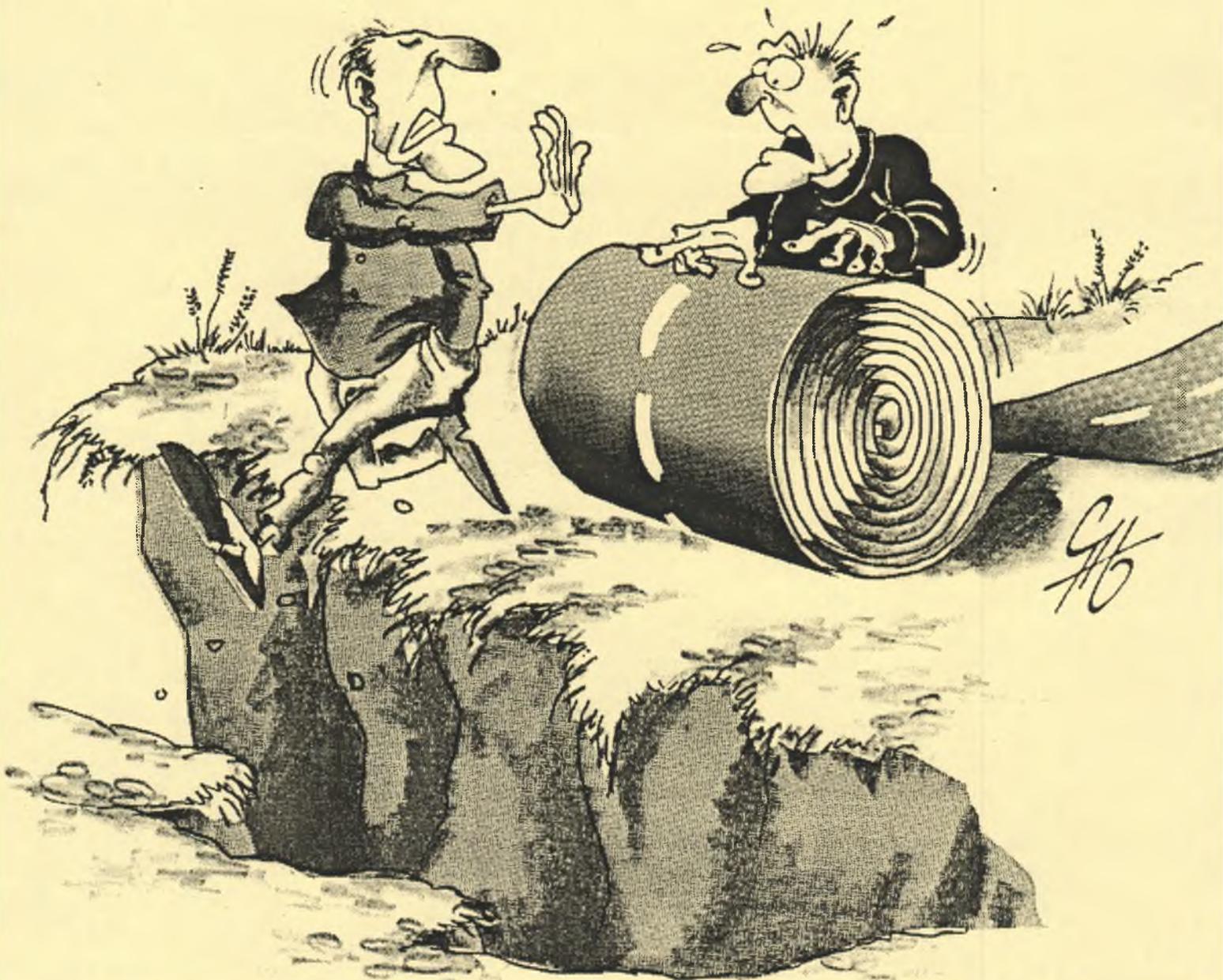
Dr. Raoul Studer

### Schwache Argumente - starke Demokraten?

Die Initianten und Sympathisanten der Kleeblatt- und Beton-Initiativen legen derzeit ein recht eigenwilliges Demokratieverständnis an den Tag: Einerseits werfen sie dem Bundesrat und den Gegnern vor, sie hielten sich im Abstimmungskampf nicht an die demokratischen Spielregeln, andererseits sind sie dafür besorgt, dass in nächtlichen, offenbar organisierten Aktionen die Plakate der Gegner mit den eigenen Parolen überschmiert werden. Da passt es hervorragend dazu, dass sie den Gegnern vorhalten, mit falschen Argumenten zu kämpfen; es wurde sogar versucht, mit einer superprovisorischen Verfügung die gegnerische Argumentation zu verbieten, allein das zuständige Gericht winkte entschieden ab. Fragt man aber die Initianten konkret zu gewissen Bereichen, etwa zu der Kostenfrage an, dann bleibt es still. Nur wer selber keine Argumente hat, hat es nötig, die Argumentation der Gegner zu beschmieren und diesen dann noch mangelndes Demokratieverständnis vorzuhalten. Aber es ist ja leider auch ein altes Lied, dass bei den Rot-grünen die vielgepriesene Toleranz bei den eigenen Interessen aufhört.

Matthias Stadelmann

Hier hören wir auf Wunsch der Grünen und Linken auf...



**Kleeblatt****Beton**Ja-ParoleJa-Parole

SP Schweiz  
 LdU  
 Grünes Bündnis GB  
 Grüne Partei d. Schweiz GPS  
 EVP  
 Jungsozialisten  
 Junge CVP  
 Schweiz. Ges. Umweltschutz SGU  
 Vereinig. kleiner u. mittl. Bauern  
 WWF

SPS  
 LdU  
 GB  
 GPS  
 ----  
 Juso  
 ----  
 SGU  
 VKMB  
 WWF

Nein-ParoleNein-Parole

CVP  
 FDP  
 SVP  
 Liberale Partei LP  
 ----  
 Auto Partei AP  
 SP Freiburg  
 SP Jura  
 SP Neuenburg  
 SP Wallis  
 EDU  
 Schweiz. Gewerbeverband SGV  
 Vorort HIV  
 Zentralverband Arbeitgeber  
 Redressement National  
 Aktion Freiheit und Verantwortung  
 FRS  
 ACS  
 TCS  
 ASTAG  
 Gemeinderat Grenchen  
 Gemeinderat Solothurn  
 Schweizerischer Wirtverband

CVP  
 FDP  
 SVP  
 LP  
 EVP  
 AP  
 SP Freiburg  
 SP Jura  
 SP Neuenburg  
 SP Wallis  
 EDU  
 SGV  
 Vorort HIV  
 Zentralverband Arbeitgeber  
 Redressement National  
 Aktion Freiheit und Verantwortung  
 FRS  
 ACS  
 TCS  
 ASTAG  
 ----  
 ----  
 Schweizerischer Wirtverband

StimmfreigabeStimmfreigabe

SP Waadt  
 Grüne Neuenburg  
 Grüne Waadt  
 Grüne Genf

SP Waadt  
 Grüne Neuenburg  
 Grüne Waadt  
 Grüne Genf