

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE "KLEEBLATT 3 X NEIN"

ARGUMENTARIUM

zur Eidgenössischen Volksabstimmung vom

1. April 1990

betreffend

VOLKSINITIATIVEN

- "für ein autobahnfreies Knonaueramt"
- "für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon"
- "für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil"

(KLEEBLATT-INITIATIVEN)

Postfach 502
8034 Zürich

INHALT	<u>Seite</u>
1. Entstehung der Kleeblatt-Initiativen	1
1.1 Vorgeschichte	1
1.2 Lancierung und Zustandekommen	1
1.3 Trägerschaft	2
1.4 Wortlaut der Initiativen	2
2. Behandlung in den eidgenössischen Räten	3
3. Ziele der Initiativen	3
4. Argumente gegen die Initiativen	3
 HAUPTARGUMENTE	
4.1 Die Initiativen würden unser Autobahnnetz verstümmeln	3
4.2 Die Initiativen sind ein Schlag gegen die Verkehrssicherheit	3
4.3 Die Initiativen sind umweltpolitisch unverantwortlich	4
4.4 Die Initiativen führen zur Isolation ganzer Landesteile	4
 WEITERE ARGUMENTE	
4.5 Die Initiativen gehören nicht in die Verfassung	4
4.6 Die Initiativen sind ungerechtfertigt	4
4.7 Die Initiativen belasten die Kantone	5
5. Argumente gegen die einzelnen Initiativen	5
6. Behauptungen der Initiativbefürworter - Gegenargumente	8
7. Schlussfolgerungen	11
 <u>ANHANG</u>	
- Schweizerisches Strassennetz; Entwicklung seit 1960	12
- Fahrleistung u. Unfallgeschehen nach Strassentypen	13
- Befragung zur N4 im Knonaueramt (8.-10.1.90)	14
- Schweizerische Nationalstrassen	15

1. Entstehung der Kleeblatt-Initiativen

1.1 Vorgeschichte

Das Schweizer Nationalstrassennetz ist mit Beschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 als Ganzes festgelegt worden. Nur dreimal wurde es seither ergänzt: 1965 durch den Gotthard-Strassentunnel, 1971 durch die Autobahnumfahrung der Stadt Zürich und 1984 durch die Transjura-Strasse (Transjurane). Heute ist das Nationalstrassennetz zu 80 Prozent vollendet.

Anfangs der siebziger Jahre begannen sich erstmals Widerstände gegen die Vollendung des Nationalstrassennetzes zu regen. Diese Widerstände gipfelten in der Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" aus dem Jahre 1974. Dieses Volksbegehren verlangte, dass die Beschlüsse der Bundesversammlung über die Festlegung der Nationalstrassen dem Referendum zu unterstellen seien. Die Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" ist im Februar 1978 vom Volk mit grossem Mehr und mit allen Ständesstimmen abgelehnt worden.

In der Folge verlangten die Eidgenössischen Räte mit einer Motion die Ueberprüfung von sechs umstrittenen Nationalstrassen-Abschnitten (N1: Yverdon-Avenches; SN1/SN3 Zürich: Hardturm-Verkehrsdreieck Letten-Sihlhölzli; N4: Wettswil-Knonau; N6: Rawil; N7: Müllheim-Kreuzlingen; N9 Lausanne-Ost: Corsy-Perraudettaz). Durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 blieben mit Ausnahme der Rawilverbindung Simmental/BE-Wallis) alle überprüften Nationalstrassenabschnitte im Netz.

Mit diesem Beschluss der Eidgenössischen Räte wollte sich der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) nicht abfinden. Er reichte im Juli 1987 vier eidgenössische Volksinitiativen ein, die mit einer Ergänzung der Bundesverfassung (Aufnahme von Artikel 36ter Absätze 7-10) die Vollendung des Nationalstrassennetzes verhindern sollen. Konkret geht es um den Verzicht der folgenden vier Autobahnstrecken:

- N1: Murten-Yverdon
- N4: Wettswil-Knonau
- N5: Biel-Solothurn/Zuchwil
- N16: Boncourt (Greze)-Delémont-Kantonsgr
Jura/Bern (Transjurane)

Die vier Initiativen haben die Abkürzung "Kleeblatt-Initiativen" erhalten. Das Begehren gegen die Transjurane (N16) ist inzwischen von den Initianten aus abstimmungstaktischen Gründen zurückgezogen worden. Demzufolge muss am 1. April 1990 über die drei restlichen "Kleeblätter" gegen die N1, N4 und N5 abgestimmt werden.

1.2 Lancierung und Zustandekommen

Die Kleeblatt-Initiativen wurden Mitte Februar 1987 lanciert. Auf der emotionalen Welle gegen den Strassenbau schlechthin reitend und die persönliche Betroffenheit der Regionen geschickt ausnützend, waren die notwendigen Unterschriften innert wenigen Monaten gesammelt.

Die "Kleeblatt-Initiativen" wurden am 2. Juli 1987 vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) als Koordinationsstelle von vier lokalen ad-hoc-Komitees eingereicht, versehen mit

- 138'836 gültigen Unterschriften für die Initiative gegen die N1
(Murten-Yverdon)
- 134'447 gültigen Unterschriften für die Initiative gegen die N4
(Wettswil-Knonau)
- 133'061 gültigen Unterschriften für die Initiative gegen die N5
(Biel-Solothurn/Zuchwil)
- 132'564 gültigen Unterschriften für die Initiative gegen die N16
(Transjurane im Kanton Jura)

Mit Verfügung vom 23. Dezember 1987 stellte die Bundeskanzlei das formelle Zustandekommen der "Kleeblatt-Initiativen" fest (BB1 1988 I 306 ff).

1.3 Trägerschaft

Getragen werden die Kleeblatt-Initiativen von vier regionalen Komitees, unterstützt durch gesamtschweizerische Organisationen wie den Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), den World Wildlife Fund Schweiz (WWF), die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU). Auch der Landesring der Unabhängigen (LdU) und die Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS) unterstützen die Initiative.

1.4 Wortlaut der Initiativen

Volksinitiative "für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon" (N1)

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36^{bis} Abs. 7 (neu)

⁷ Zwischen Murten und Yverdon darf keine Nationalstrasse gebaut oder betrieben werden.

Volksinitiative "für ein autobahnfreies Knonauer Amt" (N4)

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36^{bis} Abs. 8 (neu)

⁸ Das Knonauer Amt (Bezirk Affoltern ZH) bleibt frei von Nationalstrassen. Anschlüsse an solche dürfen weder im Knonauer Amt noch in der Gemeinde Birrnsdorf ZH betrieben werden.

Volksinitiative "für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil" (N5)

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36^{bis} Abs. 9 (neu)

⁹ Zwischen Zuchwil und Biel darf in den Bezirken Bucheggberg, Lebern und im Amtsbezirk Büren keine Nationalstrasse erstellt oder betrieben werden.

2. Behandlung in den eidgenössischen Räten

Am 25. Januar 1989 unterbreitete der Bundesrat der Bundesversammlung die Botschaft über die "Kleeblatt-Initiativen" und beantragte, die Initiativen Volk und Ständen mit der Empfehlung auf Verwerfung zur Abstimmung zu unterbreiten (BB1 1989 I 641).

Der Nationalrat lehnte am 28. September 1989

die Initiative zur N1 mit 110 zu 46 Stimmen,
die Initiative zur N4 mit 96 zu 55 Stimmen,
die Initiative zur N5 mit 105 zu 44 Stimmen und
die Initiative zur N16 mit 125 zu 10 Stimmen ab.

Am 8. November 1989 hat das zuständige Komitee die Initiative "für einen autobahnfreien Kanton Jura" zurückgezogen.

Der Ständerat lehnte am 29. November 1989

die Initiative zur N1 mit 32 zu 4 Stimmen,
die Initiative zur N4 mit 32 zu 3 Stimmen und
die Initiative zur N5 mit 31 zu 3 Stimmen ab.

3. Ziel der Initiativen

Die drei verbliebenen Kleeblatt-Initiativen verlangen die Streichung der Nationalstrassenstrecken.

- N1 Murten-Yverdon (Länge: 47 km)
- N4 Wettswil-Knonau (Länge: 13,5 km)
- N5 Biel-Solothurn/Zuchwil (Länge 23 km)

4. Argumente gegen die Initiativen

HAUPTARGUMENTE

4.1 Die Initiativen würden unser Autobahnnetz verstümmeln

Der Verzicht auf den Bau einzelner Nationalstrassenabschnitte bedeutet eine Verstümmelung des schweizerischen Nationalstrassennetzes. Dieses Netz von Hochleistungsstrassen ist als Ganzes von der Bundesversammlung beschlossen und in seiner endgültigen Linienführung 1986 erneut bestätigt worden. Es bildet ein geschlossenes System, das die Verkehrsströme zwischen den verschiedenen Landesteilen und Ballungszentren sowie aus dem Ausland umfasst und möglichst rationell und umweltschonend fliessen lässt. Jede Lücke stellt das optimale Funktionieren des Autobahnnetzes in Frage und bedeutet eine Verminderung der Attraktivität dieser Strassen.

4.2 Die Initiativen sind ein Schlag gegen die Verkehrssicherheit

Die "Kleeblatt-Initiativen" laufen dem Bestreben nach mehr Verkehrssicherheit zuwider. Auf Autobahnen ist das Unfallrisiko um ein Mehrfaches geringer als auf den übrigen Strassen. Nur 9 Prozent der Verkehrsunfälle ereignen sich auf den Nationalstrassen, obwohl sich 27 Prozent des gesamten Strassenverkehrs auf den Autobahnen abwickeln. Aus

Gründen der Verkehrssicherheit ist daher möglichst viel Verkehr auf die Autobahnen zu lenken.

4.3 Die Initiativen sind umweltpolitisch unverantwortlich

Die "Kleeblatt-Initiativen" sind umweltpolitisch bedenklich. Autobahnen ermöglichen einen flüssigen Verkehr, der weniger Energie benötigt und dadurch weniger schädigende Emissionen verursacht als stockender und in vielen Ortschaften stillstehender Verkehr. Der Endausbau des geplanten Nationalstrassennetzes entspricht deshalb den Anliegen einer vernünftigen Umweltschutzpolitik.

4.4 Die Initiativen führen zur Isolation ganzer Landesteile

Die "Kleeblatt-Initiativen" enthalten die Gefahr, den Graben zwischen der deutsch- und der französischsprachigen Schweiz in verkehrspolitischen Angelegenheiten zu vergrößern. Denn zwei der drei von den Initiativen anvisierten Nationalstrassenstrecken betreffen die welsche Schweiz. Die Strecke Murten-Yverdon ist das eigentliche Verbindungsstück der NI zwischen der deutschen und der französischen Schweiz, und die Strecke Solothurn-Biel ist ebenfalls Teil eines die Sprachgrenze überquerenden Nationalstrassenzuges. Nachdem die Unterschriften für die "Kleeblatt-Initiativen" stark überwiegend aus den Kantonen Zürich, Bern, beiden Basel und Solothurn stammen, haben unsere Mitbürger in der Romandie bereits mit Bitternis festgesellt, dass die Deutschschweiz, wo die Autobahnen bereits weitgehend erstellt sind, ihnen ihren Autobahnanteil streitig machen will. Somit steht mit den "Kleeblatt-Initiativen" der staatstragende Solidaritätsgedanke zwischen den schweizerischen Landesteilen auf dem Spiel.

WEITERE ARGUMENTE

4.5 Die Initiativen gehören nicht in die Verfassung

Die "Kleeblatt-Initiativen" verlangen, dass das Verbot für den Endausbau für drei Nationalstrassenstrecken in der Bundesverfassung verankert wird. Solche Bestimmungen gehören nicht in die Bundesverfassung. Nach allgemeiner Auffassung soll die Bundesverfassung grundsätzlich rechtssetzende, das heisst generell-abstrakte Bestimmungen enthalten und nur Grundsätzliches selber festlegen. Die "Kleeblatt-Initiativen" treffen aber auf Verfassungsstufe reine Sachentscheide in konkreten Einzelfällen, indem drei Teilstrecken von geplanten und teils bereits bestehenden Autobahnen ersatzlos aus dem Nationalstrassennetz gestrichen werden sollen.

4.6 Die Initiativen sind ungerechtfertigt:

- Eine Abnahme des Verkehrs wird nicht eintreten

Ziel der "Kleeblatt-Initiativen" ist, durch Lücken im Nationalstrassennetz den Strassenverkehr punktuell zu erschweren und die Attraktivität des Autobahnnetzes herabzumindern. Darin sehen die Initianten eine Massnahme gegen den privaten Motorfahrzeugverkehr, um eine weitere verkehrspolitische Weichenstellung zu provozieren. Die Gesamtlänge der von den "Kleeblatt-Initiativen" betroffenen Nationalstrassen-Strecken beträgt aber lediglich 86 km. Das sind weniger als 5 Prozent (4,6%) des geplanten Nationalstrassennetzes. Diese Lücken sind zu klein, als dass damit die Zielsetzung der Initianten erreicht werden könnte. Eine allgemeine Verkehrsabnahme ist nicht zu erwarten. Im Gegenteil: der Verkehr würde sich weiterhin auf dem vorhandenen Strassennetz der betroffenen Regionen, zum Teil auf Innerortsstrassen, abwickeln.

- Unser Nationalstrassennetz ist nicht überdimensioniert

Bei der Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte kann nicht behauptet werden, das Nationalstrassennetz sei gesamthaft überdimensioniert. Es gibt in der ganzen Schweiz keinen einzigen Autobahnkilometer, der nicht unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung gebaut worden ist. Bei der Planung des Nationalstrassennetzes ist für das Jahr 1980 von einem inländischen Motorfahrzeugbestand von 1 Million Fahrzeugen ausgegangen worden. Tatsächlich verkehrten 1980 2,7 Millionen inländische Fahrzeuge auf unserem Strassennetz. Heute zählt man 3,64 Millionen Motorfahrzeuge. Im Jahr 1988 überquerten zudem 67,3 Millionen ausländische Personenwagen und Motorräder die Schweizer Grenze. Diese Fahrzeuge verkehren heute in der Schweiz; sie sind auf ein zweckmässiges Strassennetz mit gutausgebauten Hochleistungsstrassen angewiesen.

- Unsere Nationalstrassen sind notwendig

Das Nationalstrassennetz ist das Rückgrat des schweizerischen Strassennetzes. 27 Prozent des Strassenverkehrs wickeln sich heute schon auf den Autobahnen ab, obwohl das Autobahnnetz erst zu 80 Prozent im Betrieb ist.

4.7 Die Initiativen belasten die Kantone

- Die "Kleeblatt-Initiativen" werfen die kantonale Strassenplanung und -verwirklichung über den Haufen. Die Kantone haben, gestützt auf das von der Bundesversammlung beschlossene Nationalstrassennetz, ihr kantonales Strassennetz in Strassenrichtplänen auf die Nationalstrassen ausgerichtet. Nach diesen Richtplänen sind überall erhebliche Dispositionen getroffen worden, indem neue Strassenzüge erstellt und bestehende ausgebaut worden sind oder aber auf deren Erstellung beziehungsweise Ausbau verzichtet worden ist. Wird nun in einer späten Phase des Nationalstrassenbaus ein einzelner Abschnitt aus dem Netz gestrichen, so wird damit die kantonale Strassenplanung und -verwirklichung beeinträchtigt. Fehlinvestitionen in beträchtlichem Ausmass sowie erhebliche Störungen im längerfristigen Verkehrsablauf mit den damit verbundenen Benachteiligungen der betroffenen Regionen sind das Resultat.
- Ausserdem bewirken die "Kleeblatt-Initiativen" ein höheres finanzielles Engagement der Kantone für den ersatzweisen Bau von Kantonsstrassen, weil die Bundesgelder für das Nationalstrassenwesen blockiert würden. Die stärkere finanzielle Beanspruchung der Kantone für den Strassenbau hätte zur Folge, dass die entsprechenden Mittel dem dringlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs entzogen würden.

5. Argumente gegen die einzelnen Initiativen

a) Initiative "für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon"

- Das Verkehrskreuz Genfersee-Bodensee (N1) und Basel-Chiasso (N2) bildet die Ausgangsbasis für das schweizerische Nationalstrassennetz. Dabei kommt der N1 die Bedeutung zu, die Ballungszentren des schweizerischen Mittellandes miteinander zu verbinden. Sie bildet die rascheste, kürzeste und betrieblich sicherste Verbindung von der deutschen Schweiz nach Lausanne und Genf und umgekehrt. Es wäre unverständlich, den Abschnitt Murten-Yverdon aus diesem zentralen Autobahnast herauszuberechnen.
- Die N1 zwischen Murten und Yverdon soll als vierspurige, richtungstrennte Nationalstrasse zweiter Klasse erstellt werden. Der etwas geringere Strassenquerschnitt erlaubt eine geschmeidigere Linienführung im dortigen Gelände und beansprucht weniger Land als eine Nationalstrasse erster Klasse. Wertvolle Landschaftsteile sollen unter anderem mit

Untertunnelungen möglichst geschont werden. Die Länge dieser N1-Strecke beträgt 47 km; der Landbedarf rund 200 ha. Die geschätzten Gesamtkosten (Stand 1987) belaufen sich auf 1'296 Millionen Franken.

- Anlässlich der Ueberprüfung der sechs umstrittenen Nationalstrassenstrecken hat sich die ausserparlamentarische Expertenkommission (NUP) klar für die Beibehaltung der N1-Strecke Avenches-Yverdon im Nationalstrassennetz ausgesprochen. Mit Beschluss vom 19. Dezember 1986 haben die Eidgenössischen Räte die Beibehaltung des Nationalstrassenabschnittes Avenches-Yverdon im Nationalstrassennetz befürwortet.
- Auch die Stimmberechtigten des Kantons Waadt haben sich im Herbst 1982 in einer Volksabstimmung über eine Standesinitiative gegen diesen Strassenabschnitt für dessen Beibehaltung im Nationalstrassennetz ausgesprochen.
- Der Verzicht auf den Abschnitt Murten-Yverdon hätte zur Folge, dass die heutige Hauptstrasse Avenches-Moudon-Lausanne, die starken Schwerverkehr aufweist, weiter ausgebaut werden müsste, obwohl zu deren Entlastung die N1 zwischen Yverdon und Lausanne bereits gebaut und in Betrieb genommen worden ist.
- Die N12 Bern-Freiburg-Vevey ist keine Alternative zur N1. Sie weist gegenüber der N1 topographisch grosse Nachteile (starke Steigungen) auf. Der Weg von Bern nach Genf über die N12 ist ausserdem rund 40km länger als über die geplante N1.
- Auch die N5 Solothurn-Neuenburg-Yverdon ist keine Alternative zur N1. Sie ist eine Zubringer- und Sammelstrasse längs des Jurafusses zur N1 in Yverdon und Solothurn. Auf ihr bestehen Abschnitte entlang des Bielersees, die nicht als Autobahn ausgebaut werden können. Zudem ist das noch nicht verwirklichte Teilstück Biel-Solothurn ebenfalls Gegenstand einer der drei "Kleeblatt-Initiativen".

b) Initiative "für ein autobahnfreies Knonaueramt"

- Die N4 im Abschnitt Wettswil-Knonau gewährleistet die Verbindung vom Raume Zürich einschliesslich des Flughafens Kloten nach Luzern, dem Gotthard und dem Tessin. Die N4 ist Teil der Europastrasse E41 vom süddeutschen Raum über Zürich nach dem Gotthard und dem Süden Europas. Zusammen mit der Autobahnumfahrung von Zürich hat die Teilstrecke Wettswil-Knonau der N4 eine hohe Verbindungsfunktion zwischen der Ost-, Zentral- und der Südschweiz.
- Bei der technischen Ausgestaltung der N4 im Knonauer Amt wird, was die Einpassung der Strasse in die Landschaft, die Schonung wertvoller Landschaftsteile und den Lärmschutz anbelangt, alles getan, um den Eingriff in die durchfahrene Landschaft möglichst gering zu halten.
- Mit der Variante "Islisberg lang", die gegenwärtig als neues generelles Projekt ausgearbeitet wird, ist der Bundesrat bereit, eine Lösung zu suchen, die den Landbedarf halbiert und punkto Immissions- und Landschaftsschutz ein Maximum dessen bietet, was sinnvollerweise überhaupt verlangt werden kann. Dadurch geht der Landbedarf von ursprünglich 62 Hektaren auf 38 bis 40 Hektaren zurück. Die Länge dieses Autobahnabschnittes beträgt 13,5 km, wovon 4,9 km als Tunnelstrecke unter dem Islisberg hindurchgeführt werden. Die geschätzten Gesamtkosten erhöhen sich dadurch beträchtlich auf ca. 600 Millionen Franken.
- Die Stimmberechtigten des Kantons Zürich hatten im Jahr 1985 in einer Konsultativabstimmung zur N4 im Knonauer Amt Stellung zu nehmen. Dabei sprachen sie sich mit einer knappen Mehrheit für ein autobahnfreies Knonauer Amt aus und gaben somit der Linienführung für die N4 via "Zimmerbergtunnel" (zwischen Horgen und Sihlbrugg) den Vorzug. Nach ein-

gehender Abwägung der Variantenfrage gelangten die Eidgenössischen Räte am 19. Dezember 1986 zum Beschluss, für die N4 die Linienführung Wettswil-Knonau im Nationalstrassennetz beizubehalten und auf die Zimmerberg-Variante nicht einzutreten.

- Würde mit der Kleeblatt-Initiative der Abschnitt Wettswil-Knonau aus dem Nationalstrassennetz herausgebrochen, so bliebe zwischen der Innerschweiz und dem gesamten Nationalstrassennetz der Nordost- und Ostschweiz eine unverständliche Lücke bestehen. Der Verkehr zwischen der N3 (Basel-Zürich-Sargans) und dem bereits erstellten Teilstück der N4 im Raume Zug müsste seinen Weg weiterhin auf den bestehenden Kantonsstrassen durch die Ortschaften im Knonaueramt, durch das Sihltal oder über den Hirzel finden. Das sind alles Strassenverbindungen, die schon heute dem Verkehr kaum mehr gewachsen sind.
- Die N4 ist auf die Autobahnumfahrung von Zürich ausgerichtet. Jede Lücke, die nicht geschlossen wird, führt dazu, dass über das Sihltal zusätzlicher Verkehr in die Stadt Zürich geführt wird, der sonst über die N4 die Stadt umfahren würde. Das bringt eine Entwertung für das optimale Verkehrskonzept der Nationalstrassen im Raum Zürich.
- Die Initiative "für ein autobahnfreies Knonauer Amt" enthält die unmögliche Bestimmung, wonach Anschlüsse an bestehende Nationalstrassen weder im Knonauer Amt selbst noch in der Gemeinde Birmensdorf betrieben werden dürfen. Damit will die Initiative vermeiden, dass der Verkehr zwischen der Stadtumfahrung Zürichs und der Innerschweiz dereinst seinen Weg durch das Kantonsstrassennetz des Knonauer Amtes nehmen wird. Mit dieser Bestimmung würde ein Sonderrecht geschaffen: Die Kantonsstrassen im Knonauer Amt sind - nach Bundesrecht - Durchgangsstrassen, die dem allgemeinen Durchgangsverkehr offenstehen. Sie müssen sinnvollerweise an geeigneten Stellen an die Nationalstrasse angeschlossen werden. Bei Birmensdorf ist der Anschluss an die Nationalstrasse denn auch bereits geöffnet.
- Neueste Zahlen und Prognosen des kantonalen Tiefbauamtes vom Januar 1990 sprechen eine deutliche Sprache. Auf dem Verkehrskorridor, den die Strassen aus dem Bezirk Affoltern und dem aargauischen Freiamt Richtung Zürich bilden, sind 1988 täglich rund 30'000 Fahrzeuge gezählt worden. Diese Zahl steigt bis zum Jahr 2000 auf ca. 44'000. Ein sprunghafter Anstieg auf beängstigende 63'000 Fahrzeuge wird eintreten, wenn - ebenfalls etwa im Jahre 2000 - die Umfahrung Birmensdorf samt Uetlibergtunnel in Betrieb genommen wird. Ein gewaltiger Rückgang auf 26'000 Fahrzeuge hingegen ist dann zu erwarten, wenn die N4 durchgehend eröffnet wird, was bei Ablehnung der Kleeblatt-Initiative und rascher Realisierung ebenfalls etwa im magischen Jahr 2000 der Fall sein könnte.

Eines zeigen diese Zahlen deutlich. Ohne N4 würde die Verkehrsmisere in den Aemtler Dörfern derart gross, dass zwingend örtliche Umfahrungsstrassen gebaut werden müssten. Der Landbedarf wäre dann ähnlich gross, der Immissionsschutz und die Verkehrssicherheit aber ungleich schlechter als mit N4. Als kantonale Strassen müssten sie zudem vom Kanton Zürich alleine berappt werden, statt zu 80% mit Nationalstrassengeldern wie im Fall der N4.

c) Initiative "für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil"

- Die N5 verbindet die Städte Yverdon, Neuenburg, Biel und Solothurn miteinander. Daran schliessen die Querverbindungen aus den Juratälern ins Mittelland an. Die N5 ist demnach die Sammelachse für den gesamten Jurafuss und die Juraquerverbindungen, insbesondere auch der neuen Transjurane, mit dem Zweck, den entsprechenden Verkehr an die grosse West/Ost-Transversale der N1 anzuschliessen. Dieser wichtige Anschluss in östlicher Richtung wird verunmöglicht, wenn der Abschnitt Biel-Solothurn aus der N5 herausgebrochen wird. Bereits heute ist auf der bestehenden Kantonsstrasse zwischen diesen Städten der Verkehr doppelt so gross wie seinerzeit prognostiziert; er entspricht ungefähr demjenigen auf der Gotthardautobahn.

- Entsprechend den heute bestehenden Projekten wird die N5 Biel-Solothurn weder die Aarelandschaft zerstören noch Naherholungsgebiete von Solothurn und Grenchen übermässig beeinträchtigen. Ob zum zusätzlichen Schutz von Fauna und Flora Teile der "Grenchner Witi" untertunnelt werden können, steht derzeit in Prüfung. Die Länge dieses Autobahnabschnittes beträgt 23 km; der Landbedarf etwas über 100 ha. Die geschätzten Gesamtkosten (Stand 1987) betragen 567 Millionen Franken.
- Die N5-Strecke Biel-Solothurn wurde seinerzeit der Expertenkommission NUP nicht unterbreitet, weil sie damals unbestritten war. Eine Standesinitiative des Kantons Solothurn, die nachträglich eine solche Ueberprüfung forderte, haben die Eidgenössischen Räte 1985 abgelehnt.
- Die N5 zwischen Biel und Solothurn wird - einmal fertiggestellt - die von der bestehenden Jurafussstrasse durchquerten Städte und Ortschaften (insbesondere Biel, Grenchen und Solothurn) vom störenden Durchgangsverkehr entlasten. Die heutige Kantonsstrasse Biel-Solothurn verläuft zu gut drei Vierteln innerorts.

6. Behauptungen der Initiativbefürworter - Gegenargumente

1. Autobahnen zerstören wertvolle Landschaften unwiederbringlich.

Bei den restlichen Autobahnteilstücken wird - ohne enorme Mehrkosten zu scheuen - auf die vorhandene Landschaft grösstmöglichst Rücksicht genommen. (Linienführung der N1 war Gegenstand zahlreicher Verhandlungen und Anpassungen an die landschaftlichen Gegebenheiten in der Region Murten-Yverdon mit dem Resultat, dass wertvolle Landschaftsteile u.a. mit Untertunnelungen möglichst geschont werden sollen. - Für die N4 wird zur Schonung der Landschaft vor allem der Islisberg-Tunnel in das Projekt einbezogen. - Bei der N5 soll das schützenswerte Gebiet "Grenchner Witi" ebenfalls untertunnelt werden).

2. Autobahnen produzieren Mehrverkehr

Neue Verkehrsinvestitionen bringen eine Kanalisierung des bereits vorhandenen Verkehrs der durchfahrenen Region und verursachen auch Neuverkehr. Die Grösse des Neuverkehrs ist vom betroffenen Verkehrsträger, vom bereits bestehenden Angebot und vom Ausbaustandard der Neuanlage abhängig. Untersuchungen zeigen, dass die starke Verkehrszunahme der letzten 25 Jahre, vor allem beim Privatverkehr, nur zu einem kleinen Teil auf den Ausbau der Verkehrsnetze zurückzuführen ist. Steigender Wohlstand und geänderte Lebensgewohnheiten haben zum grossen Verkehrswachstum geführt.

Zweck der Autobahnen ist es, den Verkehr auf leistungsfähigen Strassen zu kanalisieren und dadurch die Dörfer und Ortschaften vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Im Zusammenhang mit den Kleeblatt-Initiativen geht es aber nur noch um eine Lückenschliessung bereits vorhandener Autobahnen. Solange diese Lücken bestehen bleiben, fliesst der Verkehr auf Umwegen oder dann durch die betroffenen Dörfer und Ortschaften zwischen den vorhandenen Autobahnen.

3. Autobahnen bringen Anlieger-Regionen und -Dörfern überproportional Mehrverkehr

Autobahnen verschaffen diesen Regionen und Dörfern den nahen Anschluss an das Autobahnnetz. Sie werden vom Durchgangsverkehr entlastet. Jedes Fahrzeug, das die Autobahn benützt, fährt auf einer sicheren und separaten Strasse, die getrennt ist von den Verkehrswegen der Radfahrer und der Fussgänger und von den Schulen, Altersheimen usw. Resultat: weniger Verletzte und weniger Tote.

4. Autobahnen sind eine teure Konkurrenz zur Bahn

Autobahnen werden vollumfänglich von den Automobilisten bezahlt, auch wenn deren Erstellung und Unterhalt - u.a. wegen den Auflagen des Umwelt- und Landschaftsschutzes - teuer sind. Die Bahn kann nicht sämtliche Transportbedürfnisse befriedigen; der Automobilverkehr ist eine Notwendigkeit. Die Schweizer Bahnen sind - speziell in den von den Kleeblatt-Initiativen betroffenen Gebieten - bereits heute sehr stark ausgelastet; sie benötigen keinen zusätzlichen Protektionismus, indem aus Konkurrenzgründen auf die Lückenschliessung im Autobahnnetz verzichtet wird.

5. Das Ost-West- und das Nord-Süd-Autobahnkreuz sind vollendet.

Diese Feststellung ist falsch. Die N1 in die Westschweiz ist noch nicht vollendet; ebensowenig ist die N5 in den Raum Biel/Neuenburg mit dem Anschluss an den Kanton Jura vollendet. Dazu bildet die N12 Bern-Vevey keine Alternative. Es ist auch eine Tatsache, dass die europäische Ost-West-Verbindung von Frankreich in Richtung Bodensee (und umgekehrt) im Raum Yverdon-Murten eine Lücke aufweist. Dasselbe gilt für die N4 als Nord-Süd-Verbindung aus dem Süddeutschen Raum in Richtung Italien.

6. Autobahnen fressen Boden.

Wo die restlichen Autobahnteilstücke nicht gebaut werden können, müssen die Ortschaften mit Umfahrungsstrassen entlastet werden. Deren Realisierung wird auf den gleichen Widerstand stossen wie die Vollendung des Autobahnnetzes. Umfahrungsstrassen müssen in der Regel durch die vorhandenen Baulandreserven oder dann durch angrenzendes Kulturland geführt werden. Lokale Umfahrungsstrassen können ausserdem viel weniger entlang von bereits bestehenden Eisenbahnlinien oder Flussläufen usw. gebaut werden als durch eine grossräumige Linienführung der Autobahnen.

Gemessen an den tatsächlichen Verkehrsleistungen benötigen die Autobahnen generell viel weniger Land als die (vollausgelasteten) Bahnen. Die Kleeblatt-Initiativen richten sich gegen den Bau von 86 km Autobahnen (davon ein beträchtlicher Anteil in Tunnel verlegt); das sind weniger als 5 Prozent des Autobahnnetzes der Schweiz.

7. Autobahnen bevorteilen platzbeanspruchende Betriebe mit minimalem Arbeitsplatzangebot.

Autobahnen schaffen generell einer Verbesserung der Standortvorteile für Industrie- und Gewerbebetriebe. Es ist eine leidige Tatsache, dass innovative und zukunftssträchtige Unternehmen oftmals innerhalb der Städte und Agglomerationen mangels Landreserven keine Betriebserweiterungen vornehmen können. Sie sind daher auf verkehrsmässig guterschlossenes Bauland angewiesen. Autobahnen bringen diese Verkehrserschliessung. Diese Tatsache hat zum Beispiel dem Kanton Freiburg in den letzten Jahren eine beachtliche Verbesserung des Arbeitsplatzangebotes gebracht, indem entlang der N12 und N1 zahlreiche Unternehmungen angesiedelt werden konnten. Auch der Kanton Jura verspricht sich von der noch zu bauenden N16 eine Verbesserung der Standortbedingungen für die Wirtschaft.

8. Autobahnen lassen die Bodenpreise in finanzschwachen Regionen steigen.

Steigende Bodenpreise sind Ausdruck einer gestiegenen Nachfrage nach Bauland. Die vermehrte Bautätigkeit von Privatpersonen oder von Unternehmen führen zu einer Verbesserung der regionalen Wirtschaft und damit zu einem Vorteil finanzschwacher Regionen.

9. Autobahnen belasten massiv die Städte und lassen die nichtstädtischen Regionen ausbluten.

Genau das Gegenteil ist der Fall. Die drei von den Kleeblatt-Initiativen betroffenen Autobahnteilstücke führen zu einer Umfahrung der Städte und einer Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr und somit zu einer Verbesserung der Wohnqualität.

Gleichzeitig bringen die Autobahnen den betroffenen Regionen einen wirtschaftlichen Auftrieb und verbesserte Verdienstmöglichkeiten für die erwerbstätige Bevölkerung. Sie ermöglichen den einheimischen Arbeitnehmern den Zugang zu lukrativen Arbeitsplätzen in entfernteren Regionen. Jeder Arbeitnehmer und Pendler ist auch Steuerzahler.

10. Die N1 ist überflüssig, schädlich und existenzgefährdend.

Diese Feststellung ist in höchstem Masse unsolidarisch. Die Westschweizer Kantone befürworten den Endausbau der N1 energisch. Sie sehen in den Kleeblatt-Initiativen eine Bevormundung durch die Deutschweizer, die ihr Autobahnnetz bestens ausgebaut haben und nunmehr den Endausbau der Autobahnen in der Westschweiz verhindern möchten. Die Romands sehen in diesem Verhalten der Deutschweizer einen Versuch, die Westschweiz verkehrsmässig zu isolieren. Damit wird der "Röschi-Graben" unnötigerweise vergrössert und der Solidaritätsgedanke über die Sprachengrenze hinaus in höchstem Masse strapaziert.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die "Kleeblatt-Initiativen", welche willkürlich drei Einzelteile aus einem zusammenhängenden Strassennetz herausbrechen wollen, sind aus staatspolitischen, aus verkehrssicherheitstechnischen und aus umweltpolitischen Gründen abzulehnen:

- Der Verzicht auf den Bau einzelner Nationalstrassenabschnitte bedeutet eine Verstümmelung des Schweizer Nationalstrassennetzes.
- Autobahnen sind erwiesenermassen die sichersten Strassen. Die Umleitung des Verkehrs in die Städte und Dörfer ist ein Schlag gegen die Verkehrssicherheit.
- Die Initiativen sind nicht im Interesse des Umweltschutzes. Autobahnen ermöglichen einen flüssigen Verkehr, der weniger Energie braucht und weniger Schadstoffe verursacht als stockender und in vielen Ortschaften stehender Verkehr.
- Die Initiativen vergrössern den Graben zwischen der deutschen und der welschen Schweiz.
- Die Initiativen treffen reine Sachentscheide, welche nicht in die Verfassung gehören.
- Die Initiativbefürworter gehen von falschen Annahmen aus: Weder ist unser Nationalstrassennetz überdimensioniert, noch würde durch willkürliche Lücken im Nationalstrassennetz der Verkehr reduziert.

Aus den obengenannten Gründen verdienen die "Kleeblatt-Initiativen" am 1. April 1990 ein klares, unmissverständliches

N E I N

von Volk und Ständen

5.2.90

ANHANG

ANHANG 1

Schweizerisches Strassennetz; Entwicklung seit 1960

Strassenlängen (km)

	<u>1960</u>	<u>1970</u>	<u>1980</u>	<u>1984</u>	<u>1989</u>
Nationalstrassen	112	651	1 170	1 359	1 495
Kantonsstrassen	17 378	17 860	18 667	18 370	*18 407
Gemeindestrassen	38 444	41 628	46 707	51 197	**51 197
	-----	-----	-----	-----	-----
Total	55 934	60 139	66 544	70 926	> 71 099
	=====	=====	=====	=====	=====

(* = LETZTER ERHOEBENER STAND 1985)
(** = LETZTER ERHOEBENER STAND 1984)

(Quelle: "Schweizerische Verkehrsstatistik 1987", Bundesamt für Statistik)

In den letzten Jahrzehnten ist der Strassenbau der Motorisierung stets hinterhergelaufen. Das schweizerische Strassennetz ist von 1960 bis 1984 insgesamt von 55'900 km auf 70'900 km oder um 15'000 km (entspricht +27 Prozent) angewachsen. In der gleichen Zeitspanne nahm der Motorfahrzeugbestand um über 500 Prozent zu.

Vom Zuwachs des Strassennetzes seit 1960 entfallen rund 1'250 km auf die Nationalstrassen, rund 1'000 km auf die Kantonsstrassen sowie zirka 12'800 km auf die Gemeindestrassen. Bei den Nationalstrassen handelt es sich um ein neues Strassennetz. Die Länge der Kantonsstrassen stieg zwischen 1960 und 1984 um 6 Prozent, diejenige der Gemeindestrassen hingegen um 33 Prozent. Somit ist der grösste Zuwachs bei den Gemeindestrassen zu verzeichnen.

ANHANG 2

Fahrleistung und Unfallgeschehen nach Strassentypen

(Bezugsjahr 1988)

	Alle Strassen Total -----	Autobahnen -----	übrige Strassen ausserorts -----	Strassen innerorts -----
ca. Fahrleistung (Mia. Km)	51,9 = 100%	13,8 26,5%	19,7 37,9%	18,5 35,6%
Unfälle	77'168 = 100%	7'103 9,2%	17'737 23,0%	52'328 67,8%
Verletzte	30'063 = 100%	2'078 6,9%	9'105 30,3%	18'900 62,8%
Getötete	945 = 100%	82 8,7%	478 50,6%	365 40,7%

(Quelle: Berechnungen auf der Grundlage "Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1988", Bundesamt für Statistik)

Obwohl auf Autobahnen mehr als ein Viertel (26,5%) des Gesamtverkehrs rollt, sind die Anteile der Unfälle (9,2%), der Verletzten (6,9%) und der Getöteten (8,7%) am Total des Unfallgeschehens auf allen Strassen verhältnismässig gering.

Die höhere Sicherheit der Autobahnen ist auch aus folgender Tabelle ersichtlich. Bezüglich Unfallraten sind sie nahezu doppelt so sicher als die übrigen Ausserortsstrassen und mehr als fünf Mal sicherer als Innerortsstrassen. Die Gefahr, auf Autobahnen verletzt zu werden, ist im Vergleich zu den übrigen Strassen bei gleicher Fahrleistung dreimal tiefer als ausserorts und siebenmal tiefer als innerorts. Auch die drei- bis viermal tieferen Raten für Todesfälle bestätigen die höhere Sicherheit der Autobahnen.

Höhere Sicherheit der Autobahnen

im Vergleich	zu allen Strassen -----	zu den übrigen Strassen ausserorts -----	zu den Strassen innerorts -----
	-fach	-fach	-fach
Unfälle	2,9	1,7	5,5
Verletzte	3,8	3,0	6,7
Getötete	3,0	4,0	3,5

(Quelle: Berechnungen auf der Grundlage "Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1988", Bundesamt für Statistik)

ANHANG 3

Befragung zur N4 im Knonaueramt vom 8. - 10. Januar 1990

(Telefonbefragung von 301 stimmberechtigten Personen zwischen 20 und 74 Jahren im Knonaueramt)

Soll die N4 zwischen Knonau und Birmensdorf fertiggebaut werden?

	Geschlecht		Alter			Total Tabelle
	Mann	Frau	20 - 34 Jahre	35 - 54 Jahre	55 - 74 Jahre	
ja	104 70.7	105 68.2	77 73.3	83 70.3	49 62.8	209 69.4
ja, aber...	2 1.4	3 1.9	0 0.0	2 1.7	3 3.8	5 1.7
nein	37 25.2	38 24.7	23 21.9	30 25.4	22 28.2	75 24.9
nein, aber ...	0 0.0	2 1.3	0 0.0	0 0.0	2 2.6	2 0.7
weiss nicht	4 2.7	6 3.9	5 4.8	3 2.5	2 2.6	10 3.3
Häufigkeit % Vertikal	147 100.0	154 100.0	105 100.0	118 100.0	78 100.0	301 100.0

	Beschäftigungssituation					Bildung			Total Tabelle
	Lehrling /Student	teilzeit erwerbst	voll erwerbst	Hausfrau /-mann	Rentner /-in	Primar/ Real/Sek	Lehre/ Handels.	höhere Bildung	
ja	8 80.0	29 58.0	129 75.4	24 60.0	19 63.3	32 74.4	120 73.6	57 60.0	209 69.4
ja, aber...	0 0.0	1 2.0	2 1.2	1 2.5	1 3.3	1 2.3	2 1.2	2 2.1	5 1.7
nein	2 20.0	19 38.0	35 20.5	11 27.5	8 26.7	7 16.3	33 20.2	35 36.8	75 24.9
nein, aber ...	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 2.5	1 3.3	1 2.3	1 0.6	0 0.0	2 0.7
weiss nicht	0 0.0	1 2.0	5 2.9	3 7.5	1 3.3	2 4.7	7 4.3	1 1.1	10 3.3
Häufigkeit % Vertikal	10 100.0	50 100.0	171 100.0	40 100.0	30 100.0	43 100.0	163 100.0	95 100.0	301 100.0

Schweizerische Nationalstrassen
Routes nationales suisses

Kleeblatt-Initiativen

