

Das Ja des Rheinaubundes zur Initiative Demokratie im Nationalstraßenbau



Volksabstimmung am 26. Februar 1978

Umschlagbild: Bei Geroldswil auf der rechten Seite der Limmat wurden 1974, um die besonders nahe an der Autobahn N 1 gelegenen Wohnsiedlungen vor unzumutbaren Lärmimmissionen schützen können, verschiedene Typen schallschluckender Wände getestet. Die abgebildete Testwand ist vier Meter hoch und 750 Meter lang.

Bild unten: N 5 Twann am Bielersee. Durchfahrt zwischen Dorfrand und SBB.



Zur Beachtung:

Dieser kleinen Broschüre legen wir einen Einzahlungsschein zur Unterstützung der Initiative bei. Der Vorstand des Rheinaubundes bittet die Leser, ihn zu benutzen. (Equipe Franz Weber, Postcheck 18 - 4849, Vevey)

Unser JA zur Volksabstimmung über die Initiative Demokratie im Nationalstraßenbau am 26. Febr. 1978

Für viele andere Dinge können wir an die Urne gehen, bei den oft sehr einschneidenden, *die Landschaft verwandelnden oder auch zerstörenden Projekten des Nationalstraßenbaues hat der Bürger jedoch nur ein minimales Mitspracherecht.* Soweit diese Kompetenzordnung das *ursprüngliche* große schweizerische Nationalstraßenkreuz betrifft, mag sie von der Sache her teilweise begründet sein. Wenn aber seither darüber hinaus zahlreiche weitere NS-Abschnitte von umstrittener Dringlichkeit geplant und projiziert wurden, einer Mitsprache des Volkes und der betroffenen Bevölkerung entzogen sind, drängen sich gegenüber einer solchen Kompetenzordnung ernsthafte Vorbehalte auf.

Durch Verfassungsartikel und Nationalstrafengesetz ist eine Zuständigkeitsordnung im Nationalstraßenbau festgelegt worden, die wohl dem üblichen Gewaltenteilungsprinzip entspricht, der Bedeutung der auf dem Spiel stehenden Lebensgüter — Landschaft, Umwelt, Kulturland, Ruhe — jedoch bei weitem nicht mehr gerecht wird. Wir erinnern uns, daß diese Zuständigkeitsordnung auch nicht absolut unbestritten war. Weil jedoch das NS-Netz in den Anfängen stand, die Massivität der Eingriffe noch nicht augenfällig war, die Hybris des motorisierten Verkehrs noch nicht vorausgesehen werden konnte und man in einer euphorischen Stimmung war, bauten die eidgenössischen Räte keine demokratische Kontrolle in die Kompetenzordnung ein, sondern überließen die Ausführung des Nationalstraßennetzes vollständig dem Bundesrat und der Verwaltung.

Dabei wäre dem Bundesrat schon damals kein Stein aus der Krone gefallen, wenn dem Parlament in Konzept und Ausführung der einzelnen Nationalstraßenabschnitte (das ja später noch wiederholt geändert wurde) ein Mitspracherecht eingeräumt worden wäre. Man hätte nicht nur bremsen, sondern auch den Bau wichtiger Abschnitte und Engpässe wie am Walensee und im Rheintal beschleunigen und krasse Sünden des föderalistischen Nationalstraßenbaukonzeptes rechtzeitig ausmerzen können, *so das gegenseitige Zuschieben der Verantwortung von Kanton und Bund, die Zersplitterung der Mittel und die Salamtaktikmethode, die dazu führte, daß zwei bis drei Autobahntrassen parallel die Landesgegenden (Westschweiz—Mittelschweiz, Zürich—Innerschweiz) miteinander verbinden.*

Statt dessen blieb der ganze NS-Bau dem Einwirkungsrecht des Parlaments — bis auf die Möglichkeit platonischer Einwendungen — entzogen, was in einzelnen Gegen-

den, so am Sempachersee und in Zürich, zu harten Protesten und Gegenaktionen, Initiativen und Kundgebungen führte, die von sehr unterschiedlichem Erfolg begleitet waren.

Die Initiative Demokratie im Nationalstraßenbau will hier Remedur schaffen: sie schlägt dem Schweizer Volk eine Aenderung dieser undemokratischen Kompetenzordnung vor und sichert sowohl dem Parlament wie auch dem Volk in grundsätzlich wichtigen Fällen ein wirksames Mitspracherecht. Die Bundesverfassung wird mit folgendem Artikel ergänzt:

Die Bundesversammlung beschließt über Konzeption, Linienführung und Ausführung der Nationalstraßen. Diese Beschlüsse sind dem Volke zur Annahme oder Verwerfung vorzulegen, wenn es von 50 000 Stimmberechtigten oder von acht Kantonen verlangt wird.

Die umstrittene Uebergangsbestimmung

Es ist ein beliebtes Unterfangen, Initiativen und neue Verfassungsartikel an juristischen Spitzfindigkeiten aufzuhängen. Aus der Uebergangsbestimmung in der vorliegenden Initiative, wonach «alle Nationalstraßen und -straßenabschnitte, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt oder nicht in Ausführung begriffen waren», dem Referendum unterliegen, wird hergeleitet, damit müßten «fertige Autobahnstücke wieder abgebrochen werden».

Theoretisch mag dies zutreffen, praktisch verkauft man jedoch unser Volk für allzu dumm, wenn man ihm derart unsinnige Entscheide zumutet. Niemand beabsichtigt, eine fertige Autobahn abzubrechen.

Die Initianten sahen sich zu dieser Rückwirkungsklausel gezwungen, um zu verhindern, daß ihre Initiative bei umstrittenen Nationalstraßenstücken durch einen Pro-forma-Baubeginn ausmanövriert würde. Daß diese Befürchtung nicht unbegründet war, geht aus der Tatsache hervor, daß seit August 1973 an nicht weniger als 30 Autobahnstücken der Bau freigegeben wurde.

Die Auswirkungen der Initiative — wo käme sie noch zum Zuge?

Es gibt eine Reihe von umstrittenen Nationalstraßenabschnitten, wo die Initiative das einzige Rechtsmittel darstellt, um den Bau zu verhindern oder deren Konzept noch beeinflussen zu können. Wir nennen:

N 4 Knonauer Amt

N 4 Abzweigung Unter-Obringen—Andelfingen

(generelles Projekt bewilligt)

(Die N 4/1 Andelfingen—deutsche Grenze müßte noch ins Nationalstraßennetz aufgenommen werden.)

N 7 Müllheim—Kreuzlingen

(im Sinne einer einfacheren, weniger Kulturland fressenden Ausführung)

N 6 Rawil

N 6 Brünig

N 5 am Neuenburgersee

N 1 Kerzers—Yverdon

(im Sinne einer Ueberprüfung des Konzepts)

N 9 Martigny—Brig

(Verzicht auf eine Autobahn zur Erhaltung von Kulturland und Landschaft)

Stadtautobahnen: Zürich, Ypsilon: Sihlhölzli—Lettendreieck—Hardturm

Basel: Nordtangente (Schutz von Wohnquartieren)

Genf N 1 a

Auch für die N 8 am linken Ufer des Brienersees bemüht sich seit vielen Jahren eine Arbeitsgemeinschaft um Verbesserungen (Untertunnelung) der Trasse, dies eingedenk, was am Bielersee verbrochen wurde. Auch die Abschnitte Reichenau—Thuis und bei Faïdo waren Grundsatzfälle und rechtfertigten ein Ueberdenken!

Soweit die wesentlichen Beispiele, die auch gesamtschweizerisch von Interesse sind, da es sich um die Erhaltung oder Zerstörung wertvoller Landschaften oder Stadtgebiete von nationaler Bedeutung handelt.

In allen diesen Fällen wären die Initiative und die neue Kompetenzordnung geeignet, die Auseinandersetzung zu entschärfen, zu versachlichen und dem Volke statt nutzloser Einsprachen, Protesten, Petitionen und lokaler Initiativen ein demokratisches Mitspracherecht in die Hand zu geben.

Rückendeckung für die Motion Nauer / Kaufmann

Die Motion des National- und Ständerates zur Ueberprüfung einer Anzahl Nationalstraßenabschnitte erhält durch die Annahme der Initiative die nötige Rückendeckung. Andernfalls ist die Gefahr nicht von der Hand zu weisen, daß die Ueberprüfung in manchen Amtsstuben blockiert oder nur pro forma vorgenommen wird.

Wird die Initiative mit hohem Mehr verworfen (was allerdings kaum anzunehmen ist), so stellt dies grünes Licht für alle Autobahntechnokraten dar, dominiert von Autoritätsglauben und Prestigedenken, in der Verbetonisierung unserer Umwelt fortzufahren.

Der Initiativtext: Praktikabel und interpretierbar — keineswegs «staatsrechtlich unsinnig»

Dem Einwand einer «unannehmbaren» Initiative, der «Rechtsverwilderung» und anderen Uebertreibungen ist entgegenzuhalten, daß der Initiativtext wohl einige, juristisch gesehen, neuartige Elemente enthält, *daß das angestrebte Ziel jedoch keine andere Wahl ließ und daß das Schweizervolk von seinen neuen Rechten keinen unsinnigen und schon gar keinen katastrophalen Gebrauch machen wird.* Es gab noch nie einen neuen Verfassungsartikel oder eine Initiative, auch wenn unsere Gelehrten darüber während Jahren gebrütet haben, denen nicht juristische Fragwürdigkeit unterschoben wurde. Vergessen wir nicht, daß die *Rheinau-Initiative*, die als Inbegriff der «Verlotterung des Rechtsstaates» galt, heute von Staats- und Völkerrechtlern rehabilitiert worden ist.

An alle Rheinaufreunde!

Lassen Sie sich durch das schwere Geschütz politischer und juristischer Injurien, das gegen die Initiative aufgefahren wird, nicht verunsichern! Ein «Chaos im Nationalstraßenbau» wird nicht eintreten. Mit dem neuen Referendumsrecht wird weder aus grundsätzlichen noch praktischen Gründen Mißbrauch getrieben werden, es wird sich jedoch schon aus prophylaktischen Gründen als sehr heilsam erweisen.

Lassen wir unsere Demokratie nicht durch die Finanz überfahren!

Sorgen wir dafür, daß die Demokratie im Nationalstraßenbau durch Annahme der Initiative wieder hergestellt wird!

Es geht um den Schutz und die Erhaltung der landschaftlichen und kulturellen Werte der Schweiz!

Stimmt JA!

Für den Rheinaubund: Dr. Erwin Akeret, Nationalrat

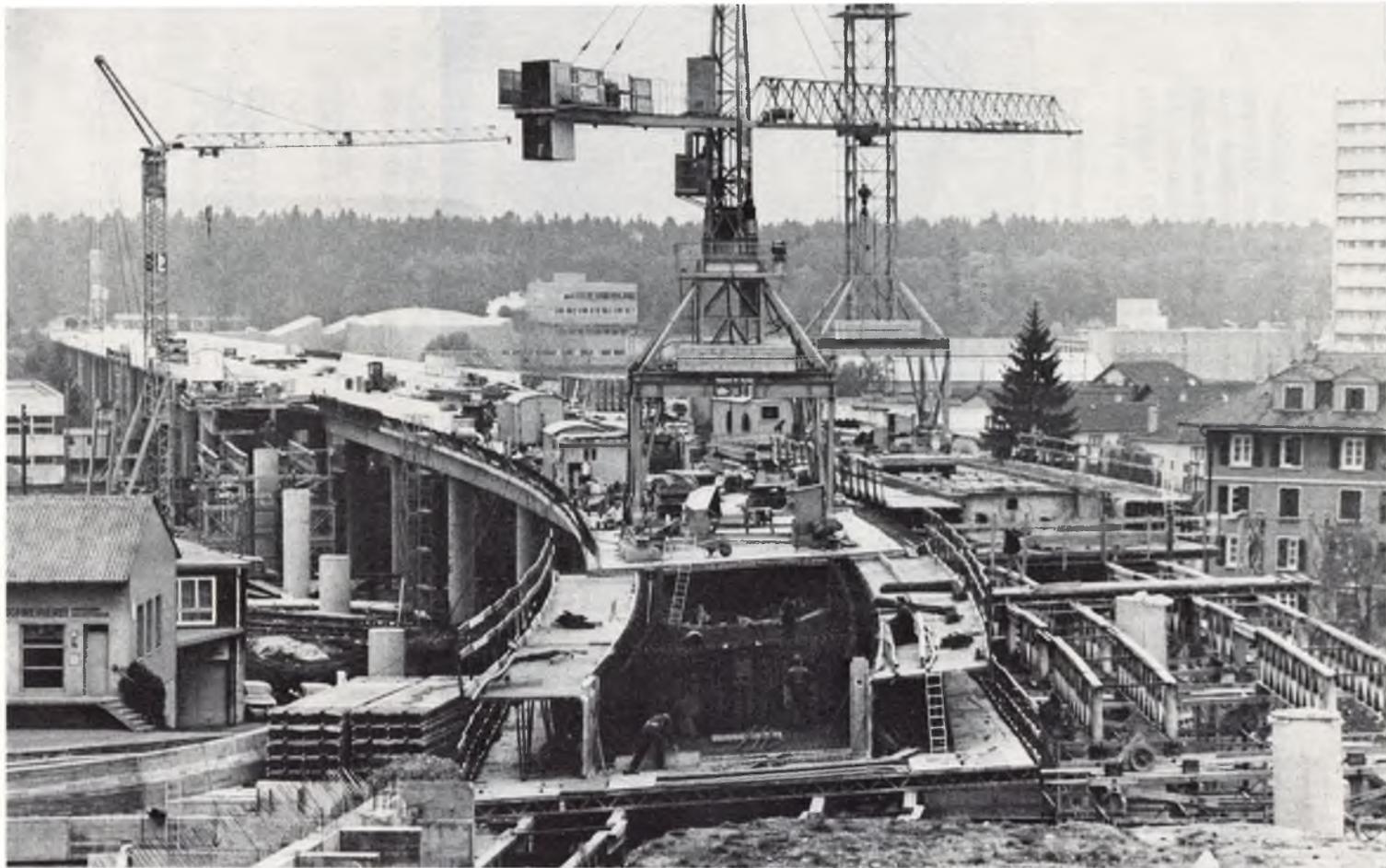
PS: Eine stark besuchte, aus verschiedenen Landesteilen mit Delegationen beschiedene Versammlung des Rheinaubundes hat am 21. Januar 1978 im «Alten Schützenhaus» in Schaffhausen nach einem Referat des Initianten Franz Weber und einem Korreferat von Dr. Hans-Konrad Peyer, Präsident der Sektion Schaffhausen des ACS, nach reger Diskussion mit 66 : 0 Stimmen beschlossen, die Initiative Demokratie im Nationalstraßenbau dem Schweizervolk zur Annahme zu empfehlen und die Mitglieder des Rheinaubundes zu ersuchen, für die Initiative tatkräftig einzustehen.



N 5 bei Auvornier in einem Unterführungseinschnitt. Das 5 km lange Teilstück zwischen Bahn und Promenadenweg kostete 92 Mio. Franken. Foto Keystone, 22. 6. 1977

Buchanzeige

Ab 6. Februar 1978 wird im Buchhandel Franz Webers spannendes Buch «*Die gerettete Landschaft*» erhältlich sein. Es enthält unter anderem mehrere packende und aufschlußreiche Kapitel über die Autobahnen und über den Nationalstraßenbau. Lesen Sie es noch vor der Abstimmung! (Verlag Nymphenburg, Preis Fr. 21.—)



N 12. Viadukt Weyermannshaus in Bern. Für den Bau wurden 19 400 Kubikmeter Beton, 260 Tonnen Spannstahl, 2200 Tonnen Armierungsstahl und 70 000 Quadratmeter Schalbretter benötigt. Foto Keystone, 2. 11. 1976

Réçépissé
Ricevuta

A conserver s. v. p.
Da conservare p. l.

Fr. [] c. []

einbezahlt von / versés par / versati da

auf Konto
au compte
al conto

18 - 4849

Equipe Franz Weber
«Démocratie dans la construction
des routes nationales»
«Demokratie im Nationalstraßenbau»
Montreux

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



(55x105)

Dieser Empfangsacheln darf nicht als Girozettel benützt werden
Ce réçépissé ne doit pas être utilisé comme avis de virement
Questa ricevuta non va adoperata come cedola di girata

Bulletin de versement
Pollizza di versamento

Fr. [] c. []

für / pour / per

Equipe Franz Weber
«Démocratie dans la construction
des routes nationales»
«Demokratie im Nationalstraßenbau»
Montreux

In / à / a

Postcheckrechnung
Compte de chèques
Conto corrente postale

18 - 4849

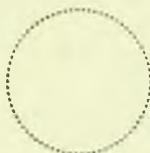
Postcheckamt
Office de chèques postaux
Ufficio dei conti correnti

Vevey

Dienstvermerke
Indications de service
Indicazioni di servizio

Aufgabe / Emission / Emissione

N° _____



442.01 — A6 ES 120

K.A.Th. 6500 2.78

Coupon
Cedola

Fr. [] c. []

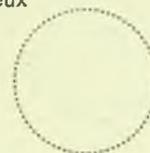
einbezahlt von / versés par / versati da

Giro aus Konto
Virement du c. ch.
Girata dal conto N° _____

auf Konto
au compte
al conto

18 - 4849

Equipe Franz Weber
«Démocratie dans la construction
des routes nationales»
«Demokratie im Nationalstraßenbau»
Montreux



Azienda delle PTT
Entreprise des PTT
PTT-Betriebe