



Kleeblatt-Initiativen

**3 x Ja für
autobahnfreie
Landschaften**

CURIA CONFEDERATIONIS

ES
BLEIBEN
DABEI

**AUTOBAHN-
FREI**



Eidgenössische Volksinitiative

“für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon”

Im Bundesblatt veröffentlicht am 17. Februar 1987

Die unterzeichneten stimmberechtigten Schweizer Bürgerinnen und Bürger stellen hiermit, gestützt auf Art. 121 der Bundesverfassung und gemäss dem Bundesgesetz vom 17. Dezember 1976 über die politischen Rechte, Art. 68ff, folgendes Begehren:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36 bis Abs. 7 (neu)

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

Eidgenössische Volksinitiative

“für ein autobahnfreies Knonaueramt”

Im Bundesblatt veröffentlicht am 17. Februar 1987

Die unterzeichneten stimmberechtigten Schweizer Bürgerinnen und Bürger stellen hiermit, gestützt auf Art. 121 der Bundesverfassung und gemäss dem Bundesgesetz vom 17. Dezember 1976 über die politischen Rechte, Art. 68ff, folgendes Begehren:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36 bis Abs. 8 (neu)

Das Knonaueramt (Bezirk Affoltern ZH) bleibt frei von Nationalstrassen. Anschlüsse an solche dürfen weder im Knonaueramt noch in der Gemeinde Birmensdorf ZH betrieben werden.

Eidgenössische Volksinitiative

“für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil”

Im Bundesblatt veröffentlicht am 17. Februar 1987

Die unterzeichneten stimmberechtigten Schweizer Bürgerinnen und Bürger stellen hiermit, gestützt auf Art. 121 der Bundesverfassung und gemäss dem Bundesgesetz vom 17. Dezember 1976 über die politischen Rechte, Art. 68ff, folgendes Begehren:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36 bis Abs. 9 (neu)

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

Argumentenkatalog

für die Kleeblatt-Initiativen
für eine autobahnfreie Landschaft



zwischen Murten und Yverdon (N1)



im Knonaueramt (N4)



zwischen Zuchwil (Solothurn)
und Biel (N5) (Aarelandschaft)

1. April 1990

Kleeblatt-Initiativen
3 x Ja für autobahnfreie
Landschaften



- N1 Murten und Yverdon
- N4 Knonaueramt
- N5 Solothurn / Zuchwil und Biel

Gesamtredaktion:
Peter Frehner / Reinhard Müller

National:
Hans Kaspar Schiesser

N1:
Christoph Allenspach

N4:
Bernhard Schneider

N5:
Alain Pichard

Foto's: Christian Gerber / Martin Müller und andere
Gestaltung und Produktion: Peer Messerli

Auflage: 1/Jan. 90, 1500 Expl.

Bestelladresse:
Kleeblatt-Initiativen
Pressestelle
Postfach 85
8910 Affoltern a.A.
Telefon 01 761 90 33
PC-Nr. 17-7323-9

Verkaufspreis Fr. 5.—

Inhaltsverzeichnis

Nationale Aspekte, Kurzargumentarium	4
Aller guten Dinge sind drei: Drei Kleeblatt-Initiativen für autobahnfreie Landschaften	6
N1 Kurzargumentarium	13
N1 Überflüssig - schädlich - landschaftszerstörend	15
N4 Kurzargumentarium	26
N4 Landschaftsschutz durch N4-Verzicht	28
N5 Kurzargumentarium	36
N5 Viele Gründe für eine autobahnfreie Aarelandschaft	38

Aller guten Dinge sind drei:

Drei Kleeblatt-Initiativen zum Schutz der Landschaften zwischen Murten und Yverdon (N1), des Knonaueramtes zwischen Wettswil und Knonau (N4) und der Aarelandschaft zwischen Solothurn/Zuchwil und Biel (N5)

1. Die vor 30 Jahren geplanten Autobahnen zerstören unwiederbringlich wertvolle Landschaften: Biotope und Waldgebiete (N1), Naturschutzgebiete (N5), Landwirtschaftsland und Feuchtgebiete (N4). Der direkte Kulturlandverlust durch den Bau dieser Autobahnen würde etwa die Grösse des Aegerisees betragen und rund 40 Vollerwerbs-Bauernfamilien oder 60 Nebenerwerbs-Landwirten die Existenzgrundlage rauben (634 Hektaren).

2. Die nachfolgende Siedlungsentwicklung für Wohnüberbauungen im Grünen und für die Industrielanderschliessung beansprucht ein Mehrfaches des direkten Landverbrauchs durch den Bau von Autobahnen. Flächenintensive Betriebe mit wenigen Arbeitsplätzen und geringem Anforderungsprofil nutzen Standortgunst und tiefe Bodenpreise. (Lager-, Verteil- und Einkaufszentren).

3. Als Folge steigen die Boden- und Mietpreise: Die Bevölkerungsstruktur wandelt sich nachhaltig.

4. Bestehende Verkehrsprobleme können nicht mit neuen Autobahnen gelöst werden: Sofortiger Neuverkehr und langfristiger (Siedlungs-) Entwicklungsverkehr bewirken eine Verkehrszunahme in der Folge von neuen (National-) Strassenbauten von bis zu 30%.

5. Dieser zusätzliche Verkehr auch auf den Dorf- und Kantonsstrassen verursacht nicht nur eine höhere Unfallrate, sondern lässt die Einhaltung der bundesrätlichen Luftreinhalteverordnung vollends utopisch werden.

6. Neue Autobahnen verursachen horrenden Kosten, die von der gesamten Bevölkerung getragen werden müssen und in ihrer Gesamtheit erst annähernd abgeschätzt werden können. Die Treibstoffzollkassen, aus denen der Bau und Unterhalt der Nationalstrassen finanziert wird, sind nur deshalb übervoll, weil der motorisierte (Privat-)Verkehr nicht umfassend für die von ihm verursachten Schäden aufkommen muss.

7. Autobahnen sind eine unverhältnismässig teure Konkurrenz zur Bahn 2000, die das Schweizer Volk im Dezember 1987 angenommen hat.

Aller guten Dinge sind drei:

Drei Kleeblatt-Initiativen für autobahnfreie Landschaften

1. Autobahnen zerstören wertvolle Landschaften unwiederbringlich

Alle drei Kleeblatt-Strecken berühren wertvolle Landschaften und zerstören Biotope und Waldgebiete (z.B. N1), grosse zusammenhängende und schützenswerte Natur- und Erholungslandschaften (z.B. N5) oder rares und deshalb umso wertvolleres Landwirtschafts- und Siedlungsland (z.B. N4). Vor allem im Schweizer Mittelland gehören diese Landschaften, die man einmal mehr bereit ist, dem Strassenverkehr zu opfern, zu den letzten relativ unverbauten Gebieten. Sie gehen durch den Autobahnbau unwiederbringlich verloren.

2. Autobahnen produzieren Mehrverkehr

Verbesserungen des Strassensystems haben kurzfristig Neuverkehr sowie Entwicklungsverkehr zur Folge, kurz: Höhere Fahrleistungen im betroffenen und in angrenzenden Gebieten.

Denn schon kurzfristig werden

- bisherige Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch Autofahrten ersetzt
- weiter entfernte Ziele gewählt
- im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit zusätzliche Aktivitäten möglich, die Autofahrten notwendig machen.

Dazu kommt langfristig der sogenannte Entwicklungsverkehr, der infolge der Entwicklung von Siedlungen und Aktivitäten im Einzugsgebiet der neuen Autobahn entsteht.

Wieviel Mehrverkehr wegen einer Autobahn entsteht, wurde schon exakt berechnet. Sofortiger Neuverkehr und langfristiger Entwicklungsverkehr zusammen führen gemäss einer Studie im Rahmen der Überprüfung der

Nationalstrassenstrecken zu einem Netto-Zuwachs von rund 30 Prozent beim N4-Kleeblatt und von rund 15 Prozent beim N5-Kleeblatt 3). Die mittlere jährliche Verkehrszunahme, die zwischen 3 und 10 Prozent schwankt, wurde hier bereits in Abzug gebracht.

Autobahnen haben aber selbst ohne Mehrverkehr schlechtere Luft zur Folge: Wird eine 80 km lange Strecke auf Hauptstrassen zurückgelegt, so resultiert daraus ein durchschnittlicher Ausstoss von 111 Gramm Stickoxiden. Auf der Autobahn sind es demgegenüber 204 Gramm, fast doppelt soviel. Dieses Zahlenverhältnis ändert sich aber nicht, wenn 100% aller PW's Katalysator-bestückt sind; nur die absoluten Zahlen werden geringer 1). Geht man davon aus, dass für Autobahnfahrten kleine bis mittlere Umwege in Kauf genommen werden, um zu den Vierspurstrassen zu gelangen, verschlechtert sich das Verhältnis nochmals; wohlverstanden noch ohne den durch die Autobahn geschaffenen Neuverkehr.

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

Der Mehrverkehr, der durch den Betrieb einer Autobahn entsteht, wickelt sich natürlich nicht allein auf dieser Autobahn ab. Nur ein verhältnismässig geringer Anteil des Verkehrs auf den fraglichen drei Autobahnteilstücken ist Transitverkehr. Der grössere Teil des Mehrverkehrs geht von der Region aus oder endet in der Region. Mit allen Folgen für den Strassen- und Parkplatz-Bau. Davon betroffen sind Wohnquartiere ebenso wie die übrigen Gemeinde- oder Kantonsstrassen. Müssen sie infolge des Mehrverkehrs ausgebaut werden - eine Strassenbau-Eskalation, die nie endet - so können dafür keine oder kaum Bundesgelder in Anspruch genommen werden. Diese Kosten wären fast ausschliesslich von den Steuerzahlern in der Region zu tragen.

Autobahnen können, wenn durch sie Transitströme von Hauptstrassen abgezogen werden, kurzfristige Entlastungen für die Dörfer oder Regionen bringen. Bei der Begründung einer Autobahn seitens der Befürworter wird dieses Argument regelmässig in den Vordergrund gestellt. Dabei wird verschwiegen, dass diese Verkehrsreduktion immer deutlich kleiner als der Zusatzverkehr auf der Autobahn ist. Denn die minimale Reduktion, die sich in der Grössenordnung von rund 15% bewegt, wird meist innerhalb weniger Monate wieder zunichte gemacht.

Die Autobahnfinanzierung umfasst in keinem Fall auch die Bezahlung

allfälliger Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den kurzfristig entlasteten Strassen. Der oben erwähnte sofortige und langfristige Mehrverkehr generell in der betroffenen Region macht Verkehrsberuhigungs- oder Rückbau-Massnahmen in den Dörfern und Städten politisch praktisch undurchsetzbar.

4. Autobahnen sind eine teure Konkurrenz zur Bahn

“Man muss nüchtern einen Tatbestand zur Kenntnis nehmen; aus subjektiver Benutzer- und Mobilitätssicht steht der öffentliche Verkehr in einer nicht eben hoffnungsvollen Konkurrenzsituation. Der Mobilitätsmassstab wird heute durch das Auto gesetzt. Und dieser ist bekanntlich extrem hoch; die jederzeitige räumliche und zeitliche Verfügbarkeit - die hervorstechenden Merkmale des PWs - sind für ein kollektives Verkehrsmittel schlicht unerreichbar, und es wären auch unbezahlbare Eigenschaften.“ Zu diesem Schluss kommt eine soeben im Auftrag der Berner Regierung erschienene Studie zum Thema “Umsteigen” 4).

Dabei sind die ökologischen Vorteile vor allem der Bahnen gegenüber der Strasse, im speziellen der Autobahnen, erdrückend:

- die Bahn produziert weder Stickoxide (Mitverursacher des Ozons) noch CO₂, das massgeblich an den Klimaveränderungen mitwirkt
- die Bahn verbraucht bei gleicher Transportleistung wesentlich weniger Land, nämlich ca. 6 mal weniger im Personenverkehr und ca. 70 mal weniger im Güterverkehr
- der Energiebedarf der Bahn pro Personen- oder Tonnenkilometer ist (je) rund zehn mal kleiner; zudem verbraucht die Bahn weitgehend regenerierbare Energien aus Wasserkraftwerken
- die Bahn ist, bezogen auf Verletzte und Tote pro Personenkilometer ca. 30 mal sicherer. Einzig im Bereich Lärm und Erschütterungen resultieren etwa vergleichbare, wenn auch subjektiv weniger störend empfundene Immissionen.

Während die Bahn - allerdings bis auf Beiträge im Bereich einer Milliarde Franken - ihre sozialen Kosten (z.B. Lärm, Luftverschmutzung, Unfallfolgen) selbst bezahlt, verbleibt beim Strassenverkehr ein ungedeckter Betrag, der in der Schweiz auf mindestens 15 Milliarden Franken hochgerechnet werden muss.

Davon dürften ca. 10 Milliarden dem PW-Verkehr, etwa 5 Milliarden dem LKW-Verkehr anzulasten sein. Müsste der PW-Verkehr diese 10 Milliarden

selbst bezahlen, würde das den durchschnittlichen Km-Preis von 50 auf 75 Rappen erhöhen. Das Auto wäre dann preislich erst recht nicht mehr konkurrenzfähig gegenüber der Bahn, bei der momentan subventioniert ein Preis von rund 13 Rappen pro Personen-Kilometer, unsubventioniert und unter Anrechnung der sozialen Kosten von ca. 20 Rappen resultiert 5).

Die Bahnen sind das ideale Verkehrsmittel für Strecken ab ca. 20 km. Genau da aber erwächst ihnen durch die Autobahnen jene Konkurrenz, gegen die sie infolge der ungleichen Subventionierung nicht bestehen können. Jeder neue Autobahn-Bau ist demzufolge eine aktive Schwächung der Stellung der Bahn.

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

Als modernes Industrie- und Reiseland ist in der Schweiz eine gewisse Anzahl an Autobahnen vertretbar. Dieses Erfordernis ist beim vorhandenen praktisch vollständigen Nord-Süd- und West-Ost-Kreuz seit einiger Zeit erfüllt. Im bestentwickelten Eisenbahnland der Welt, gemessen z.B. an der Zugsdichte oder den gefahrenen Eisenbahnkilometern pro Einwohner, ist ein flächendeckendes Autobahn-Netz volkswirtschaftlich unsinnig. Bezogen auf das Schweizer Hauptsiedlungsgebiet, das Mittelland, hat die Schweiz bereits jetzt eine Rekord-Autobahndichte.

Sollte das Autobahnnetz wie geplant vollendet werden, leistet sich die Schweiz den Luxus dreier Hochleistungsautobahnen in dieselbe Richtung, die nur 12 bis 36km auseinanderliegen! Selbst in dichtestbesiedelten Regionen wie dem Ruhrgebiet kommen solche Extremwerte wie bei der N12 - N1 - N5 und bei der N3 - N4 - N2 nicht vor.

Jedes Netz kann grundsätzlich enger gemacht werden. In diesem Fall ist dann aber ehrlicherweise von "Verdichten" und nicht von "Lückenfüllen" zu sprechen. Diese Verdichtung führt aber bloss dazu, dass

- die Schweiz noch attraktiver für den ausländischen PW- und LKW- Transitverkehr wird
- der Mehrverkehr, der so geschaffen wird, die Auto- und Bauwirtschaft im Sinne eines Teufelskreises immer wieder zusätzliche "Lücken" im Autobahnnetz sichten lässt. Wenn wir so lange "Lücken" schliessen, bis nirgends mehr ein Stau auch nur möglich ist, müssen wir in der Schweiz Ausfahrten nicht mehr bloss für Städte oder - momentan im Trend - für kleine Dörfer machen, sondern gar für Weiler und Bauerhöfe.

6. Autobahnen fressen Boden

Der Laufmeter einer Autobahn verschlingt 30-38 Quadratmeter Kulturland. Auf der Fläche eines Autobahnkilometers könnten demzufolge Getreide für 15 Tonnen Brot oder 120 Tonnen Kartoffeln geerntet werden. Ein einziges Autobahnkreuz benötigt rund 400'000 Quadratmeter und damit den Platz eines mittelgrossen Dorfes. Wenn alle 1853 km Nationalstrassen gebaut werden, bedecken sie ziemlich genau die Fläche des Zürichsees (9010 Hektaren). Allein die drei Kleeblatt-Stücke benötigen 634 Hektaren bislang noch unverbauten Landes, entsprechend etwa der Fläche des Ägerisees. Wie schon der Bau der bisherigen Autobahnen würden sie vielen Bauernfamilien die Existenz kosten und kleine Dörfer in den Randregionen wirtschaftlich bedrohen.

7. Autobahnen bevorteilen platzbeanspruchende Betriebe mit minimalem Arbeitsplatzangebot

Neue Autobahnen in stadtfürneren Regionen ziehen nach ihrer Errichtung tatsächlich Betriebe an. Allerdings sind das nicht Firmen, welche qualifiziertes Fachpersonal suchen.

Es sind flächenfressende Betriebe, welche in den Zentren dem hohen Bodenpreisdruck ausweichen und ihre Garagen, Lager, Verteil- und Einkaufszentren oder umweltgefährdenden Betriebe (z.B. Sondermülldeponien), die in den Agglomerationen nicht mehr toleriert werden, errichten. Strukturpolitisch gelten diese Betriebe als unerwünscht. Betriebe aus der Region, die ebenfalls Interesse für Gewerbe- oder Industrieflächen haben, geraten ins Hintertreffen. Die wenigen Arbeitsplätze, die durch die neuen Betriebe geboten werden, sind im allgemeinen schlecht bezahlt. Und die Kosten, welche die betroffenen Gemeinden für Infrastrukturaufgaben, Immissionsbeseitigung oder -dämpfung tragen müssen, übersteigen in vielen Fällen die neuen Gewerbesteuererinnahmen.

8. Autobahnen lassen die Bodenpreise in finanzschwachen Regionen steigen

Die neuangesiedelten flächenintensiven Betriebe (siehe oben) lassen innert kürzester Zeit die Bodenpreise in die Höhe schnellen. Da die betroffenen

Regionen nun neu auch für entferntere Städte in kurzer Zeit erreichbar sind, wird es interessant, in der Phase der erst beginnenden Preissteigerung Grundstücke für Zweitwohnungen zu erwerben. Schliesslich erhöht auch der Wohnungsbau für Pendler, deren städtische Arbeitsplätze auch näher gerückt sind, die Boden- und Mietpreise. Folge: Bauen und Wohnen wird auch für alle Einheimischen teurer, welche bislang mit dem tieferen Lohn, aber auch tieferen Preisniveau ihrer Region ein Auskommen fanden. Dieses Gleichgewicht wird nachhaltig gestört oder gekippt. Profitieren werden Spekulanten der Zentren, die bereits grosse Terrains aufgekauft haben. Statt reicher, wird die Region durch die Autobahn faktisch ärmer.

9. Autobahnen belasten massiv die Städte und lassen die nicht-städtischen Regionen ausbluten

Die Erschliessung abgelegener Gegenden mit Express-Strassen hat in der Vergangenheit für sich allein nicht zur Verlagerung von Arbeitsplätzen in diese Regionen geführt 2). Die Arbeitsplätze bleiben in der Agglomeration. Aber die neuen Autobahnen machen es möglich, dass ArbeitnehmerInnen in bisher stadtfernen Regionen mit vertretbarem Zeitaufwand in die Städte auto-pendeln können. In den Städten erhöht sich dadurch der Druck auf die Bodenpreise nochmals. Denn jedes Pendler-Auto benötigt einen Parkplatz inklusive Manövriertfläche von rund 25 Quadratmetern, die privat von den Firmen oder öffentlich bereitgestellt werden müssen. Die Pendler verschärfen aber in den ohnehin schon stark belasteten Städten nicht nur das Verkehrsproblem und machen die Städte insgesamt noch einmal unwohnlcher. Sie benutzen auch die städtischen öffentlichen Einrichtungen, ohne die Stadt dafür zu entschädigen, und überwälzen die Kosten auf die SteuerzahlerInnen in der Stadt.

Auf dem Land sind die Folgen nicht weniger schwerwiegend. Die besser bezahlten Arbeitsplätze in der Stadt lassen wegen steigenden Lohndrucks die Betriebe in den stadtfirneren Regionen noch weniger konkurrenzfähig werden. Das Arbeitsplatzangebot sinkt tendenziell. Und auch wenn die erhöhten Steuereinnahmen die ausfallenden Gewerbesteuerereinnahmen ausgleichen, wird die Region stärker abhängig von der Stadt. Attraktiv wird das Pendeln im übrigen vor allem für Angehörige attraktiver Berufe oder von Berufen, die hohe Qualifikationen erfordern.

Die Pendler, die praktisch nur zum Schlafen nach Hause kommen, haben

wenig oder keinen Bezug mehr zu ihrem Wohnort. Tendenziell sinkt das Angebot an öffentlichen Einrichtungen oder Gewerbe auch in der Region, da diese Bedürfnisse unmittelbar vor oder nach dem Arbeiten in der Stadt gedeckt werden können. Der Ausfall dieser Einrichtungen auf dem Dorf macht für die zurückgebliebenen Familienangehörigen Zweitwagenbesitz notwendig, was wiederum neuen Verkehr erzeugt.

- 1) TCS Studie 1989 zu den Immissionsfaktoren der Personenwagen, gemäss Angaben 1988 des BUWAL; die Zahlen sind für das Jahr 1990 errechnet. Sie gehen von einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 70 km/h auf Hauptstrassen und von 110 km/h auf Autobahnen aus.
- 2) Amt für Raumplanung des Kantons Zürich. Siedlungsstruktur; Raumbeobachtung Kanton Zürich; Dezember 1983.
- 3) Neuverkehr. NUP Auftrag 14, Ingenieurbüro Richter, Zürich, 1979.
- 4) Umsteigen; Infrac-Studie für die Koordinationsstelle für Umweltschutz des Kantons Bern; 1989.
- 5) Gesellschaftliche Kosten des Strassen-Güterverkehrs, UPI Heidelberg, 1989. Umwelt - Verkehr - Umkehr, VCS, 1983. SBB-Zahlen 1988, Bern 1989.

Überflüssig - schädlich - landschaftszerstörend

1. Auf 45 Kilometern Länge soll nach dem Willen des Bundesrates mit der N1 die intakte Land- und Forstwirtschaftszone und historisch bedeutungsvolle Landschaft (Schlacht bei Murten) zwischen Yverdon und Murten auf einer Breite von 22 Metern zerschnitten und als zusammenhängendes Ökosystem unwiederbringlich zerstört werden - für einen (Auto-) Fahrzeitgewinn von fünf bis sechs Minuten zwischen der Romandie und der Deutschschweiz.

2. Der vierspurige Vollausbau dreier Autobahnen (N12 und N5 bestehend, plus N1) auf einem Korridor von nur 30 Kilometern Breite bezeichnete die nationalrätliche Ueberprüfungskommission (NUP) als eindeutige **Ueberkapazität im Ost-West-Verkehr**. Beide bestehenden Autobahnen sind bis heute nicht ausgelastet.

3. Mit dem **vorzeitigen Baubeginn** versuchen die Behörden des Bundes und der Kantone Waadt und Freiburg vor allem bei der N1 **auf undemokratische Weise** die Bevölkerung vor vollendete Tatsachen zu stellen. Wohl haben die hängigen Kleeblatt-Initiativen juristisch keine aufschiebende Wirkung; Moralisch und politisch jedoch ist dieses Vorgehen der Behörden unhaltbar.

4. Keine Entlastung der Dörfer durch den Bau der N1 prognostizieren selbst die Experten des Bundes im Abschlussbericht der NUP: "Die Nullvariante schneidet in der fachtechnischen Bewertung besser ab als die eigentliche Bauvariante." Deshalb werden in den und um die Dörfer (n) "grössere Ausbaumassnahmen" unumgänglich sein - zusätzlich zur geplanten N1.

5. Eine Annäherung der beiden Kulturkreise jenseits des "Röschtigrabens" kann nicht mit dem Bau von Hochleistungsstrassen sichergestellt werden: Viel eher wird dies durch die Entscheide verschiedener deutschschweizer Kantone möglich, den Französischunterricht - wie in der Romandie - bereits auf der Primarschulstufe zu beginnen.

6. Die NUP kam in ihrem Spezialbericht 16 zum Schluss, dass die Autobahn N1 der Region lediglich etwa 150 Arbeitsplätze in flächenintensiven Verteil- oder Einkaufszentren mit geringem Qualifikationsniveau bescheren würde.

7. Bereits heute machen jedoch Spekulanten den Bewohnerinnen und Bewohnern der Region zu schaffen: Ein Bauboom für Zweit- und Ferienwohnungen droht, deren Besitzer meist aus der deutschen Schweiz oder aus Genf stammen.



N1 - überflüssig und schädlich

Nach den Plänen der Strassenbauer sollen mit N12, N1 und N5 (am rechten Ufer des Neuenburgersees) innerhalb eines Korridors von nur 30 Kilometern drei vollausgebaute, vierspurige Autobahnen die Romandie mit der Deutschschweiz verbinden. Der Bericht von Experten der Kommission Biel, bisher einziger veröffentlichter Bericht der Behörden, bezeichnet dies als "Überkapazität im Ost-West-Verkehr". Die bereits gebaute N12 (Vevey-Bern) ist eine leistungsfähige Verbindung, die keineswegs überlastet ist. Der Bau der N1 würde die Fahrt zwischen Romandie und Deutschschweiz lediglich um 5-6 Minuten verkürzen. 5 Minuten für den Preis von 1,5 Milliarden Franken? Auch Autofahrern und Camioneuren nützt die N1 wenig bis nichts.

N1 - Fass ohne Boden

"Die Kostenschätzungen haben Känguruh-Sprünge gemacht. Für den Abschnitt Avenches haben sie sich innerhalb eines Jahres schlicht verdoppelt. Sie belaufen sich heute auf 840 Millionen Franken!"

Charles-André Steudler, Chefingenieur des Waadtländer Autobahnbüros, April 1989)

1. "Schützen Sie diese Landschaften"





"Bois de Rosset", ein wertvolles Biotop bei Faoug, nach der rücksichtslosen Zerstörung im Sommer 1989.

Die geplante N1, ein Asphalt-Band von 45 Kilometern Länge und 22 Metern Breite, würde intakte Landschaften zerschneiden, Kulturland fressen, natürliche Bachläufe abschneiden, Grundwasser gefährden, Wildwechsel verunmöglichen. Die wertvolle und geschichtsträchtige Landschaft bei Murten (Murtenschlacht!) würde durch Erdverschiebungen ungeheuren Ausmasses völlig entstellt. Wie rücksichtslos beim Bau dieser Autobahn vorgegangen wird, zeigt das Beispiel des "Bois de Rosset" bei Faoug VD. Die Waadtländer Behörden haben ein grosses Biotop mit Tausenden von Fröschen, Molchen, Eidechsen und seltenen Schlangen niedergewalzt, ohne für die gefährdeten Tiere vorher einen neuen Lebensraum zu schaffen, wie dies vorgeschrieben ist und auch versprochen wurde. Daneben wurde ohne Bewilligung ein Stück Wald gerodet.

Auch Bundesrat Adolf Ogi, in der Landesregierung für den Autobahnbau verantwortlich, kritisierte nach dem Massaker vor Parteifreunden solches Vorgehen. "Wenn vor einer Volksabstimmung mit leistungsstarken Baumaschinen schöne Weiden zerstört und Schneisen in Wälder gerissen würden, habe dies verheerende psychologische Folgen", warnte er. Rothenthurm hat gezeigt, wie sensibel Bürgerinnen und Bürger heute auf Eingriffe in Natur und Landschaft reagieren.

2. Die N1 ist existenzgefährdend

Die Familie Ledermann musste gehen



1987 versteigerte die Pächterfamilie Ledermann Löwenberg ihre Habe. Der Hof mit äusserst fruchtbarem Boden wurde der N1 geopfert. Die junge Familie musste die Region verlassen. Viele weitere Familien sind ebenfalls in ihrer Existenz bedroht. Die Autobahn ist mitten durch das wertvollste landwirtschaftliche Gebiet der Kantone Waadt und Freiburg geplant. 170 Hektaren Ackerland und Wald würden unter dem Asphaltband begraben. Eine mindestens so grosse Fläche müsste dem fragwürdigen Fortschritt weichen: den neuen Lagerhäusern, Einkaufszentren, Parkplätzen.

Ein kleines Dorf wehrt sich



Die Existenz des kleinen bernischen Bauerndorfes Clavaleyres und seiner 60 Einwohner, eingekeilt zwischen waadtländischem und freiburgischem Hoheitsgebiet, steht wegen der N1 auf dem Spiel. Die Planer legten das Trasse der Autobahn scharf an die Gemeindegrenze - durch Land, das die Bauern von Clavaleyres bewirtschaften. Die Betroffenen wurden als Kantonsfremde gar nicht um ihre Meinung gefragt. Eine Verschiebung des Trassees wurde verwehrt. Die Bauern erhielten lediglich kleine Zugeständnisse für eine Melioration, die niemandem etwas nützt, wie Gemeindeprä-

sident Paul Herren-Glauser sagt. Wegen des drohenden Kulturlandverlustes ist es fraglich, ob alle 6 Familienbetriebe weiterbestehen können, und damit ist die Erhaltung der winzigen Dorfgemeinschaft in Frage gestellt. "Die Art und Weise, wie die Verhandlungen in den Kantonen Waadt und Freiburg bisher geführt wurden, hat unser Vertrauen in die Spielregeln der schweizerischen Demokratie arg ins Wanken gebracht", schrieb der Gemeinderat des SVP - Dorfes im Oktober 1988 an SVP-Bundesrat Adolf Ogi. Das Schicksal von Clavaleyres werden auch andere kleine Dörfer an der Strecke nach Yverdon erleiden müssen, falls das Stimmvolk die N1 wünscht.

Antidemokratisch

Während die Behörden den Kleeblatt-Initiativen vorwerfen, sie seien anti-demokratisch, tun sie selber alles, um die Demokratie zu unterlaufen:

- Bundesrat Delamuraz meinte 1987 in einem internen Schreiben: "Wir sind dem eidg. Verkehrs- und Energiedepartement dankbar für das rasche Vorgehen bei den Vorbereitungsarbeiten. Nur so - durch Tatsachen - kann den unzeitgemässen Volksinitiativen gegen diesen Abschnitt der N1 und gegen andere Nationalstrassenabschnitte angemessen entgegnet werden." Er verhinderte damals die korrekte Arbeit verschiedener Bundesämter.

- Kurt Suter, Direktor des Bundesamtes für Strassenbau, bezeichnete im Frühjahr 1989 die Kleeblatt-Initianten als "aufsässige Gruppen von Strassen- und Verkehrsgegnern". Trotz scharfem Protest der Umweltorganisationen liess es Bundesrat Ogi bei einer Rüge für Suter bewenden.

- Die Kantone Waadt und Freiburg setzen alles daran, um vor der Abstimmung noch möglichst viel zu bauen (vgl. Bois de Rosset). Die Verfahren wurden summarisch behandelt, Rechtsverweigerung war an der Tagesordnung. So wurde auch eine UVP für die Region Murten, die enorme Emissionen voraussagt, erst nach gerichtlichem Vorgehen veröffentlicht. Ein Tunnelbau bei Murten wird nun als Sondierstollen bezeichnet.

3. Die N1 entlastet nicht



Flamatt an der N12. Vor Baubeginn wurde der Bevölkerung eine Verkehrsentslastung versprochen, damit sie den "hässlichsten Viadukt der Schweiz" über ihren Köpfen und Dächern akzeptierte. Heute fährt mehr Verkehr und vor allem mehr Schwerverkehr durchs Dorf als früher. Die N12 hat keineswegs entlastet. Im Vordergrund die Dorfschule an der Hauptstrasse, dahinter der N12 - Viadukt.

Seit mindesten 20 Jahren bieten die Regierungen in Lausanne und Freiburg die N1 als einzige Lösung der enormen regionalen Verkehrsprobleme an. Sie weigern sich, die Verkehrsprobleme wirklich anzugehen und erpressen so die Bevölkerung.

- Sie haben die Talstrasse durch die Broye stark ausgebaut, aber nur dort, wo sie unproblematisch war. Dorfumfahrungen sind erst nach dem Bau der N1 geplant. Einige Dörfer bezahlen die Zeche.
- Sie haben eingehende Studien über Verkehrsentslastung und Umfahrung der Dörfer bisher verhindert, um den "Mythos N1" nicht zu gefährden.
- Sie haben den öffentlichen Verkehr, besonders die Eisenbahnlinie, sträflich vernachlässigt.

Die Dörfer Domdidier, Dompierre, St. Aubin und andere werden deshalb von Montag bis Samstag von einer erdrückenden Welle schwerer Lastwagen (bis zu 2500 pro Tag) überfahren. Die N1 wird sie nicht entlasten. Das Beispiel Flamatt zeigt das ganz klar.

Die Experten der Kommission Biel hielten den Ausbau der Talstrasse mit Umfahrungsstrassen für die beste Lösung in der Broye. Im Schlussbericht von 1981 hielten sie fest:

“ Beide als Entscheidungshilfen angewandten Bewertungsverfahren führten bei der N1 zum selben, eindeutigen Resultat. Die Nullvariante, welche auch grössere Ausbaumassnahmen enthält, schneidet in der fachtechnischen Bewertung besser ab als die eigentliche Bauvariante“ (Bericht S. 107).

Die Experten sagten voraus, dass viele Lastwagen wegen des steilen Profils der N1 trotzdem die Talstrasse benutzen würden. Diese soll, so die Waadtländer Regierung, zusätzlich zur N1 auch noch ausgebaut werden.

Seit längerem ist bekannt, dass neue Strassen den Verkehr magisch vermehren. Die N1 würde der Broye wenig Entlastung bringen, dafür in der Umgebung neue Engpässe schaffen. Für die Region Murten nennt die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP N1, 1988) konkrete Zahlen: Eine geringe Entlastung auf der heutigen Hauptstrasse Bern - Lausanne, dafür bis zu 1100 zusätzliche Fahrzeuge auf den Verbindungsstrassen Murten / Freiburg und Murten / Düdingen. Die Freiburger Regierung bestätigte dem Naturschutzbund in einem Schreiben dieses Szenarium, das das Leben in den Dörfern Salvenach, Gurmels, Courgevau und Courlevon völlig unerträglich machen würde. Das bedeutet weitere Umfahrungen, weiteren Landverschleiss, weiteren Lärm... Die Verkehrsspirale dreht sich unerbittlich, es freut sich die Baulobby...

Die UVP für das Murtenbiet hat die Grenzen klar aufgezeigt. Wenn die gesetzlichen Bestimmungen des Umweltschutzes befolgt werden, darf diese Autobahn nicht gebaut werden. Die Luftschadstoffe würden weit über den festgelegten Richtwerten der Luftreinhalteverordnung liegen.



*“Die Autobahn trägt zur Verbesserung der Lebensqualität bei“
(Roselyne Crausaz, Baudirektorin des Kantons Freiburg).*

à la suppression
— de la N1 Yverdon-Morat

4. N1 ist falsche Entwicklung

Die kantonalen Regierungen in Lausanne und Freiburg wollen ihre vernachlässigten Randregionen ködern. Sie versprechen wirtschaftlichen Aufschwung dank Autobahn. Dabei verweisen sie immer wieder auf Bulle, das sich angeblich dank der N12 entwickelt haben soll. Man verschweigt, dass im Greyerz der wirtschaftliche Erfolg in erster Linie auf anderen Faktoren beruht: Auf Unterstützungsgeldern des IHG, billigem Boden, billigen Arbeitskräften und vor allem einem politischen Willen, der in der Broye lange Jahre fehlte. Dies bestätigt eine Studie des Geographen Jacques Thévoz (Projekt der Uni Neuenburg), die zum Schluss kommt, dass die N12 vor allem einen psychologischen Ankurbelungseffekt hatte.

Auch der Oberamtmann der freiburgischen Broye, Pierre Aeby, glaubt nicht an das Wunder der N1:

“Der Kanton könnte mehr unternehmen, aber im Moment fehlt jeder politische Wille dazu. Wenn man nichts unternimmt, wird die N1 nicht automatisch wirtschaftlichen Aufschwung bringen”

(Der Bund, Sommer 1989).



Die Broye hatte übrigens ihre Chance bereits einmal gehabt und nicht genutzt. 1964 erhielt sie dank der EXPO 1964 eine dreispurige Schnellstrasse, die für fast zwanzig Jahre die wichtigste Achse zwischen der Romandie und der Deutschschweiz blieb.

Die Frage des wirtschaftlichen Aufschwungs wurde im Rahmen des Biel - Berichts umfassend untersucht (NUP - Spezialbericht Nr. 16). Die Schlussfolgerung der Experten ist kategorisch: Aus regionalwirtschaftlicher Sicht sei die N1 ein "fragwürdiges Entwicklungsinstrument". Die Autobahn brächte lediglich 150 neue Arbeitsplätze. Neuinvestitionen wären zu erwarten in Branchen, die viel Platz beanspruchen, aber wenig Arbeitsplätze schaffen, wie z.B. Einkaufszentren, Verteilzentren, Abstellplätze für den Autohandel, usw. Die Prognosen für 1980 bestätigen sich inzwischen. In St. Aubin, Avenches und Estavayer werden mit der Hoffnung auf grosse Gewinne autobahnabhängige und landfressende Einkaufszentren geplant. Mehr noch: Die Region ist inzwischen ernsthaft von Spekulanten bedroht, die in Erwartung auf einen Bauboom im Zweitwohnungsbau Land horten. Die Preise sind innerhalb weniger Jahre horrend gestiegen. Zwischen 300 und 500 Franken pro Quadratmeter werden inzwischen auch in kleinen Dörfern bezahlt. Oberamtmann Pierre Aeby meint dazu: "Unglücklicherweise ist das das einzige Phänomen, das wir im Zusammenhang mit der N1 spüren, und es ist negativ" (Der Bund, Sommer 1989). Die neuen Käufer sind vorwiegend "Fremde" aus den Städten Bern, Basel, Genf und Lausanne. Die Identität der Region ist ernsthaft bedroht.

Die Zukunft der Region liegt in der Ansiedelung von kleinen und mittleren High - Tech - Betrieben. Diese verlangen jedoch keine N1, sondern eine attraktive Wohnlage für ihre hochqualifizierten Arbeitskräfte. Auch der entwicklungsfähige Erholungs- und Thermal- Tourismus der Region ist auf eine gesunde Natur angewiesen.

5. Widerstand hat Tradition

Der Widerstand gegen die N1 Murten - Yverdon hat inzwischen eine 15-jährige Geschichte. Der erste Höhepunkt, der auch national zur Kenntnis genommen wurde, war 1980 ein Protestmarsch, den drei regionale Komitees (Verein Verkehrsplanung Murten, Comité d'action broyard und Comité d'action du Nord vaudois) zusammen mit nationalen Umweltorganisationen (WWF, Franz Weber) organisiert hatten. "Mehr als 1000 Personen sind dem Aufruf der drei Komitees zum Protestmarsch über zwei Kilometer von Löwenberg nach Murten gefolgt. Angeführt von etwa 40 Bauern auf ihren Traktoren zogen die Demonstranten zu Fuss, auf Rollschuhen und mit Fahrrädern in das Städtchen ein..." (Der Bund, 11. Mai 1980).

1980 sammelte die Pro Natura Helvetica (SBN, WWF) 560'000 Unterschriften zur Rettung der Grande Cariçaie, des weitgehend intakt gebliebenen,

grössten Feuchtgebietes der Schweiz am Ufer des Neuenburgersees. Das ursprüngliche N1-Projekt durch den Schilfgürtel wurde unter diesem Druck fallengelassen. Der neuen Variante soll nun allerdings ein intaktes Landwirtschaftsgebiet geopfert werden. Über 100 Gemeinderäte zwischen Yverdon und Murten verlangten eine Überprüfung der Notwendigkeit einer N1 und forderten Alternativen.

1982 wurde nach einem "Abstimmungskampf am Rande der Legalität" (Basler Zeitung) - damit ist die teure Anti-Kampagne der Waadtländer - Regierung angesprochen - eine kantonale Initiative zur Streichung der N1 Murten - Yverdon mit 60'000 gegen 68'000 Stimmen knapp verworfen. Die Gegner der Autobahn waren krass benachteiligt, da sie kaum finanzielle Mittel zur Verfügung hatten. Trotzdem lehnten 2/3 der Gemeinden in den direkt betroffenen Bezirken Avenches, Payerne, Moudon und Yverdon die N1 ab!

Seither haben Baueinsprachen und Kampagnen betroffener Bauern, Anwohner und Umweltorganisationen zu langjährigen Bauverzögerungen geführt. So wurden gegen 6,3 Kilometer Autobahn bei Murten, davon die Hälfte im Tunnel, über 100 Einsprachen gemacht. Das Verfahren ist noch hängig, die Regierung verweigert jedes Gespräch.



Warnfeuer vom Sommer 1988 bei Avenches



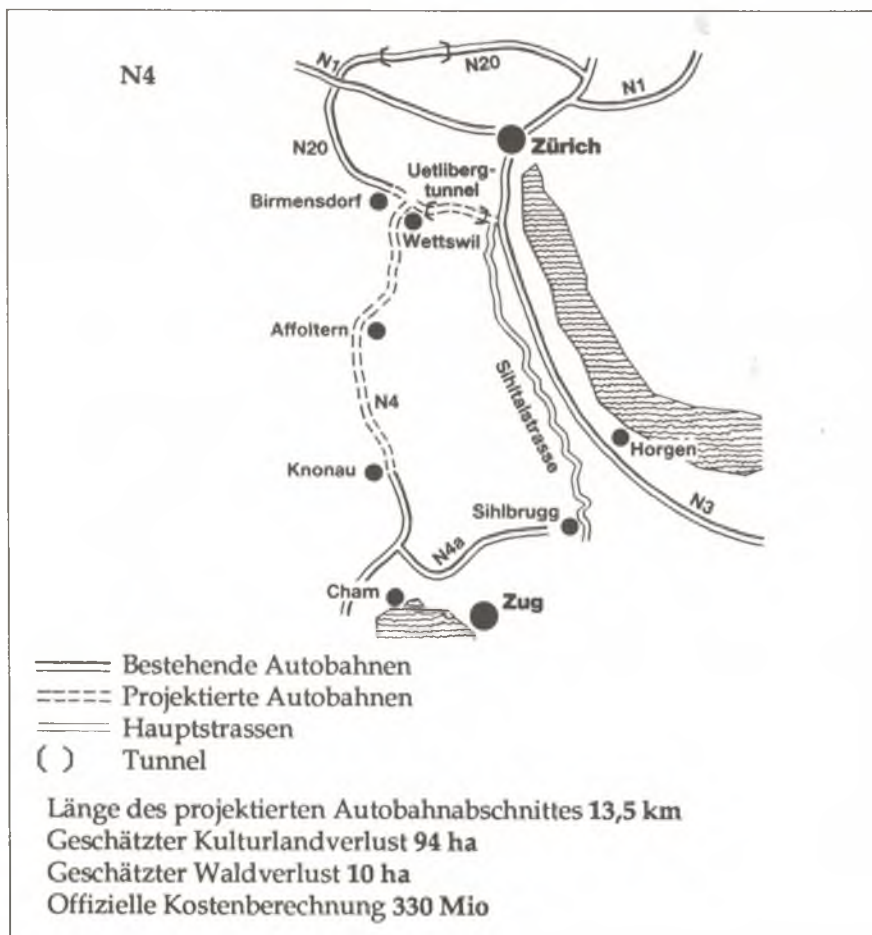
Bauer Ernst Plattner zeigt auf sein Land, welches enteignet wurde.

Landschaftsschutz durch N4-Verzicht: Qualitatives contra quantitatives Wachstum

1. Das Knonaueramt ist das **letzte, intakte Naherholungsgebiet** zwischen der Albiskette und der Reuss, das dadurch überregionale Bedeutung für die Kantone Zürich, Zug und Aargau erhält. Der Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung liegt gegenwärtig noch über dem gesamtschweizerischen Mittel: Durch den direkten (Autobahnbau 30 - 90 Hektaren) und indirekten Landverbrauch (Siedlungsentwicklung und Industrielanderschliessung: 4 - 5 Quadratkilometer) sind die **Bauern in ihrer Existenz bedroht.**
2. Die Erweiterung des sternförmigen Netzes von Hochleistungsstrassen durch den allfälligen Bau der N4 nach Zürich hinein, würde die **wirtschaftliche Vormachtstellung der Limmatstadt als bedeutendste Wirtschaftsmetropole der Schweiz** weiter verstärken (z.B. 3. grösste, französischsprachige Stadt in der Schweiz!). Die Gegensätze zwischen wirtschaftlich weniger entwickelten (Berg-) Regionen und dem Unterland würden verschärft. Durch den Beitrag an den Nationalstrassenfonds müssten alle Kantone diese Entwicklung - die sie wirtschaftlich schwächt - auch noch finanzieren helfen!
3. Diese **Übererschliessung als Wirtschaftszentrum** würde auch im Raum Zürich negative Auswirkungen haben: Boden- und damit Mietpreise würden in die Höhe schnellen; flächenintensive Industrieanlagen mit geringer Arbeitsplatzqualität würden das Knonaueramt in ein zweites Limmat- oder Glattal verwandeln; die Lebensqualität würde sich drastisch verschlechtern.
4. Angesichts dieser rasanten Entwicklung als Folge eines allfälligen Baus der N4 würde der Verkehr im Raum Knonaueramt massiv zunehmen. Da heute schon der überwiegende Anteil des Verkehrs in den Dörfern "hausgemacht" ist, werden auch mit einer Autobahn im Amt **die Dörfer nicht vom Verkehr entlastet.** Dazu sind Dorfumfahrungsstrassen notwendig, die durch ihre Ausgestaltung (Niedriggeschwindigkeitsszenarien, Kreisel mit div. Anschlüssen, enge Kurvenradien etc.) die Dörfer effektiv entlasten können, so dass im Zentrum verkehrsbeschränkende Massnahmen verwirklicht werden können. **Dorfumfahrungen werden mit oder ohne N4 gebaut werden müssen.**
5. Zusätzlich zum regionalen Verkehr würde der Bau der N4 grossräumig

Transit- (Schwer-) Verkehr anziehen. Für das Knonauseramt und die Alpenkantone würde die Umweltbelastung weit über die bestehenden Schadstoffgrenzwerte ansteigen. Eine zweite Gotthardröhre wäre unter dem Druck der EG-Länder die logische Folge.

6. Zum Zeitpunkt der Abstimmung werden die definitive Linienführung im Knonauseramt - wie auch die Baukosten - nach wie vor unklar sein: Der Bundesrat will uns eine Katze im Sack - respektive im Islisberg-Tunnel - verkaufen.



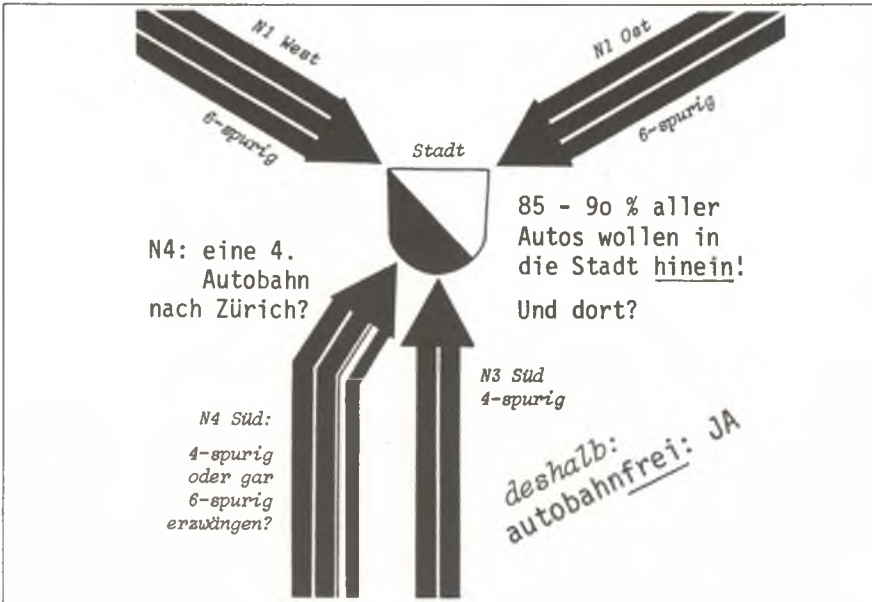
Landschaftsschutz durch N4-Verzicht: Qualitatives contra quantitatives Wachstum

1. Noch mehr Nationalstrassen für Zürich ?



Häufig stellen Befürworter weiterer Autobahnbauten volkswirtschaftliche Argumente ins Zentrum. In der entscheidenden Phase der Nationalstrassenplanung während der 60er Jahre taten sie dies mit einigem Erfolg: In der Schweiz wurde das weltweit dichteste Autobahnnetz geplant.

Die Argumentation, der Nationalstrassenbau sei eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit verfiel nicht nur - sie hatte damals auch eine gewisse Berechtigung. Zürich sollte im Interesse der ganzen Volkswirtschaft als nationales Zentrum gestärkt werden. Man plante daher, die N1 von Bern und St. Gallen, die N3 von Chur und die N4 von der Innerschweiz her in die Stadt hineinzuführen. Diese Ausrichtung der Hochleistungsstrassen auf Zürich ist ein wichtiger Grund dafür, weshalb die Stadt innerhalb der Schweiz dominiert.



1986 wies der Kanton Zürich 21,5% des Volkseinkommens der Schweiz aus. Addiert man das Volkseinkommen des wirtschaftlich weitgehend nach Zürich ausgerichteten Kantons Zug, dessen Einkommen zu einem wesentlichen Teil von "Steuerflüchtlingen" (Privaten und Betrieben) aus Zürich stammt, so erhält man einen Anteil von 23,5% - nahezu gleich viel, wie Bern, Genf und Basel zusammen (24,4%).

Die N4 bringt Zürich und Zug zulasten der übrigen Schweiz noch näher zusammen.

Ähnlich sieht es bei den Arbeitskräften aus:

1985 arbeiteten 19,0% der Arbeitskräfte der Schweiz im Kanton Zürich. Der Kanton zählte aber nur 17,4% der Wohnbevölkerung.

Die Stadt Zürich beschäftigte 1985 11,3% der Arbeitskräfte der Schweiz, obwohl nur 5,6% der Bevölkerung hier lebten.

Das sternförmig nach Zürich ausgerichtete Strassennetz führte zu einer Dominanz der Stadt in der Schweiz. Mit dem Bau der N4 würde dieses Übergewicht weiter gefördert. Was in den 60er Jahren als sinnvoll erachtet worden war, entpuppte sich bereits in den 70er Jahren als Nachteil für die anderen Teile der Schweiz.

Die 80er Jahre: Die einstigen Vorteile werden zu Nachteilen.

Wirtschaftlich gesehen ist der Nutzen des Einsatzes eines Motorfahrzeuges höher, je geringer die Verkehrsdichte ist, da

- die Fahrzeuge ungehindert vorwärts kommen (keine Staukosten).
- der öffentliche Verkehr keine effiziente Alternative bieten kann. In Zentrumsgebieten - wie der Stadt Zürich - wird der Privatverkehr zunehmend weniger effizient:
- Eine zunehmende Zahl von Arbeitsstunden wird in Staus unproduktiv verbraucht.



Auf einem hervorragend ausgebauten, dichten Netz führen die öffentlichen Verkehrsmittel meist pünktlicher und billiger als das Privatauto zum Ziel. Wird über die N4 noch mehr Verkehr nach Zürich geschleust, erstickt die Bevölkerung im Verkehr. Gleichzeitig behindert die N4 die Entwicklung anderer Gebiete mehr, als sie Zürich nützt, da einerseits Arbeits- und Kaufkraft nach Zürich abfließt, andererseits infolge der geringeren Effizienz von Mehrverkehr in überlasteten Gebieten der wirtschaftliche Nutzen den hohen Investitionen nicht entspricht. Die Hoffnung, dass die Telematik (Computerverbund über Telefon) mehr Arbeitsplätze in Randregionen

ermöglicht, hat sich gerade wegen des Baus von Hochleistungsstrassen zerschlagen. Die Neue Zürcher Zeitung hat in der Ausgabe vom 2./3. Dezember 1989 festgestellt: "Der ständig weitergehende Ausbau der Verkehrswege erleichtert immer mehr Menschen die physische Präsenz in den Zentren, wodurch das Potential der Telematik für die Randgebiete untergraben wird."



2. Die N4 entlastet die Dörfer nicht

Seit der Eröffnung der vierspurigen N20 bis nach Birmensdorf hat der Verkehr im Bezirk Affoltern ein unerträgliches Mass angenommen. Die Verlockung ist gross, zu glauben, die N4 werde hier Abhilfe schaffen. Leider wird der - von der Propaganda der interessierten Kreise geweckte Traum von verkehrsfreien Dörfern nach dem Autobahnbau erst recht nicht in Erfüllung gehen, denn

- beim Verkehr im Bezirk Affoltern handelt es sich vornehmlich um Ziel- und Quellverkehr.

- die N4 bewirkt ein gewaltiges Siedlungswachstum, das zur Folge hat, dass der Ziel- und Quellverkehr weit mehr ansteigt, als die Dörfer vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Auf den ersten Blick scheint es klar zu sein: Wenn eine Autobahn gebaut wird, fährt der Durchgangsverkehr nicht mehr durch die Dörfer und diese werden wieder wohnlich. Die Realität ist freilich

anders: Die N4 drückt Bodenpreise und Mieten in der Stadt Zürich nach oben. Wer nicht mithalten kann, muss die Stadt verlassen. Da aber der Arbeitsplatz in der Stadt bleibt, sucht man sich eine Wohnung, von der aus der Arbeitsplatz möglichst rasch erreicht werden kann. Die Folge: Eine Verschlechterung der Wohnsituation in der Stadt und eine zunehmende Zersiedelung der Landschaft im Bereich der Hochleistungsstrassen, die von der Stadt aufs Land führen. Die zusätzlichen Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitpendler belasten die Strassen in den Dörfern und in der Stadt. Das kantonale Amt für Raumplanung rechnet im Fall eines Baus der N4 mit einer Zunahme der Autopendler nach Zürich um 210%!



3. Was die N4 tatsächlich bedeuten würde

Eine reizvolle Landschaft weniger

Das Knonaueramt ist eine reizvolle ländliche Region. Sieht man von den drei stadtnahen Gemeinden ab, die sich bereits im Sog der Agglomeration Zürich befinden, so zählt - je nach Gemeinde - zwischen einem Zehntel und einem Drittel der Einwohner zur bäuerlichen Bevölkerung. Einzig im Regionalzentrum Affoltern ist die Landwirtschaft traditionell schwach vertreten, weil hier Gewerbe und Detailhandel gut verankert sind. Ein starkes Regionalzentrum ist aber auch nötig, damit die umliegenden Gemeinden ländlich bleiben können. Sinkt der Anteil der bäuerlichen Bevölkerung unter etwa

5%, so fühlt man sich nicht mehr in einer Landregion, weil die bäuerliche Kultur zerstört wird. Auch wenn sich ein Rückgang der bäuerlichen Bevölkerung nicht vermeiden lässt, ist dieser doch zu begrenzen, damit das Knonaueramt ein ländlicher Riegel zwischen den Agglomerationen Zürich und Zug bestehen bleibt. Mit der N4 ist dies nicht möglich.



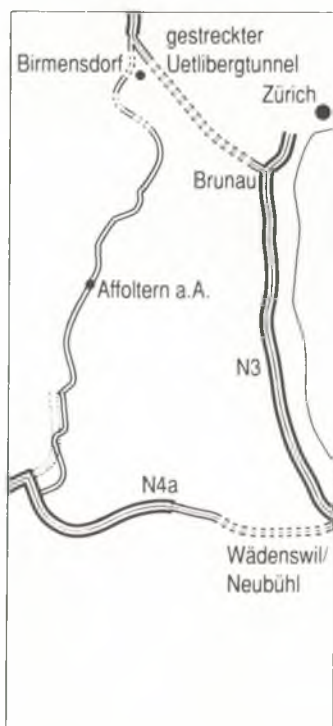
Eine zweite Gotthardröhre

Wird die N4 durchs Knonaueramt gebaut, besteht eine durchgehende Verbindung für Lastwagen von Schaffhausen nach Chiasso. Wer glaubt, dass die Schweiz dem EG - Druck dann noch standhalten kann? Anstelle des angestrebten Containerverkehrs auf der Schiene von Grenze zu Grenze (oder noch grossräumiger) werden dann tausende zusätzlicher Lastwagen (28 oder 44 Tonnen?) durchs Weinland, Knonaueramt, vorbei an Zug und Luzern durchs Urnerland und durchs Tessin donnern. Wird der Bundesrat dann dem Druck auf eine zweite Gotthard Strassenröhre standhalten?

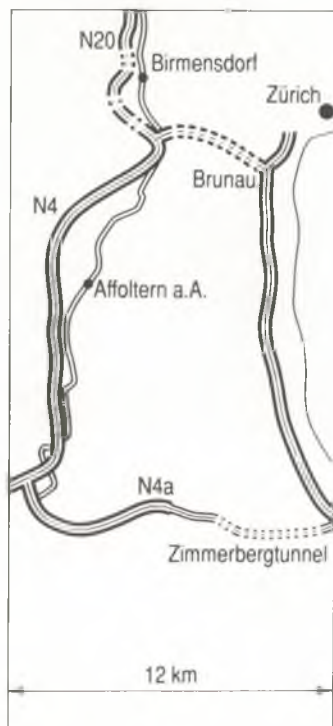
Ob mit oder ohne Tunnel: Ein Naherholungsgebiet weniger

Um der Kleeblattinitiative für ein autobahnfreies Knonaueramt etwas entgegenstellen zu können, lancierten die interessierten Kreise (Tiefbaugewerbe, Immobilienhändler) die Idee einer Untertunnelung eines Drittels der N4. Mit dem sogenannten Isisbergtunnel würde die Autobahn zwar aus dem Blickfeld einiger Wohngebiete gerückt und die Lärmemissionen würden in

diesem Bereich deutlich reduziert. Abgase würden aber mit oder ohne Tunnel gleich viele produziert. Energie würde der Tunnel in grossen Mengen verschlingen. Und an der Zersiedelung würde er nichts ändern: Der Einsparung von 20 Hektaren Strassenfläche stehen 400 - 500 Hektaren zusätzliche Siedlungsfläche gegenüber. Hinzu kommt: Zur Zeit der Abstimmung über die Kleeblatt - Initiative ist die Katze noch im Sack oder vielmehr im Tunnel. Der Bundesrat wird erst danach entscheiden, ob er auf die Islisbergvariante einschwenken will. Nach einem Ja für ein autobahnfreies Knonaueramt erübrigt sich dieser Entscheid. Nach einem Nein kann sich der Bundesrat ohne weiteres für eine offene Linienführung entscheiden.



Projekt N20 / N4 (1988)
 N4 mit Islisbergtunnel,
 N20 / Westumfahrung Birmensdorf,
 Uetlibergtunnel, Zimmerbergtunnel
 Kosten ca. 2'040 Mio Fr.



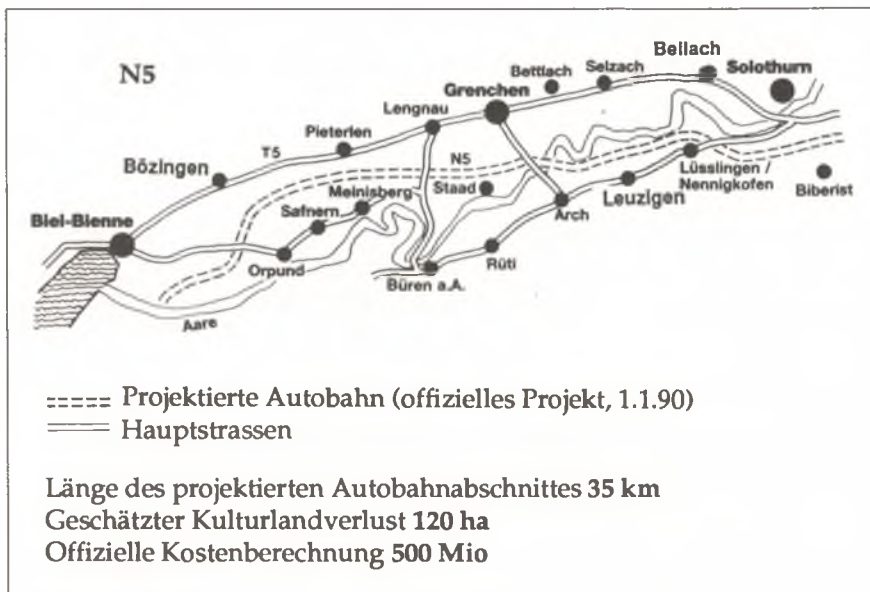
Projekt Zimmerberg
 gestreckter Uetlibergtunnel, Zimmerbergtunnel (gemäss Aktionskomitee pro Zimmerbergtunnel), Westumfahrung Birmensdorf
 Kosten ca. 880 Mio Fr.

Kostendifferenz 1'160 Mio Fr.



Viele Gründe für eine autobahnfreie Aarelandschaft

1. Durch den Bau der N5 zwischen Zuchwil (Solothurn) und Biel würden **120 Hektaren wertvollstes Kulturland** unwiederbringbar zerstört. Damit würden auch der Lebensraum der grössten, intakten Hasen- und Kiebitzkammer der Schweiz und zahlreiche Naturschutzgebiete zerschnitten.
2. Selbst eine Untertunnelung würde durch die enormen Schäden während der Bauzeit dieses Naturreservat in der **Grenchner Witi grossflächig irreparabel schädigen**.
3. Wie den meisten Schweizer Kantonen fehlen auch den Kantonen Bern und Solothurn Fruchtfolgefleichen. Und während deswegen in den Gemeinden bei der Ortsplanung um hundertstel Hektaren gerungen wird, sollen nun plötzlich 120 Hektaren einfach einem Autobahn-Asphaltband geopfert werden, ohne dass sich die Behörden für die Erhaltung dieser Landwirtschaftsflächen stark machen.
4. Die ohnehin **gravierende, lufthygienische Situation** am Jurasüdfuss würde durch den Bau der N5 noch erheblich verschärft, da allgemein mit einer massiven Zunahme des Transit-Schwerverkehrs gerechnet wird.
5. Der allfällige Bau der N5 würde die bestehenden Verkehrsprobleme nicht lösen, sondern verschärfen. Wohl würden einzelne, verkehrsreiche Strassen in den Dörfern kurzfristig etwas vom Verkehr entlastet, gleichzeitig jedoch andere Strassenzüge mit hohem Wohnungsanteil als Zubringerstrassen mit bis **150 Prozent Mehrverkehr überbelastet**. Zudem wäre die N5 eine **unverhältnismässig teure Konkurrenz zur Bahn 2000**, die 1987 in einer gesamtschweizerischen Volksabstimmung angenommen wurde.
6. Selbst Wirtschaftskapitäne der Region Biel/Solothurn halten die bisherige, verkehrstechnische Erschliessung für "bestens". Dass eine **Autobahn in der Region Arbeitsplätze schaffen würde**, hält auch der Vater der Swatch-Uhr, Dr. Ernst Thomke für "**Blödsinn**".



1. Es gibt heute keine Gründe mehr für die N5, jedoch viele Gründe für eine autobahnfreie Aarelandschaft

Es ist heute klar, dass die N5;

- die erwartete Verkehrsentslastung nicht bringen könnte
- für die wirtschaftliche Entwicklung der Region belanglos wäre
- nicht umweltschonend gebaut werden könnte.

Hingegen würde dieses unsinnige Monsterbauwerk

- die ohnehin gravierende lufthygienische Situation am Jurasüdfuss verschärfen
- Flora und Fauna stark belasten
- die grösste Hasen- und Kiebitzkammer der Schweiz (die Grenchner Witi) durchschneiden und damit in ihrer Bedeutung und Funktion zerstören
- 120 Hektaren besten Kulturlandes verschlingen
- den öffentlichen Verkehr massiv konkurrenzieren und alle positiven Bemühungen um seine Förderung (Bahn 2000) sinnlos machen
- Mehr Verkehr anziehen (vor allem Lastwagen)



- auch dem linken Bielerseeufer mit seiner 2-spurigen Autostrasse massiven Mehrverkehr bringen
 - mit den zahlreichen Tunnelvarianten zu einem unsinnigen Energieverbrauch führen
 - mit seinen auf über 2 Milliarden Franken veranschlagten Baukosten einen finanziellen Verhältnisblödsinn erster Ordnung darstellen.
- Die Aarelandschaft zwischen Zuchwil und Biel würde unwiederbringlich zerstört!**

2. Der Widerstand ist breit



Der Widerstand der Bevölkerung gegen die N5 ist breit. Im November 1982 reichte das Aktionskomitee gegen die N5 in Biel eine Gemeindeinitiative ein, womit eine Überprüfung der Zweckmässigkeit der N5 verlangt wurde. In diesem Sinne fasste der Stadtrat (Parlament) im Januar 1983 auch Beschluss. Im Kanton Solothurn wurde eine Standesinitiative mit dem gleichen Inhalt eingereicht. Diese wurde im Juni 1983 vom Solothurner Stimmvolk, vor allem aber von den Gemeinden, welche angeblich aus der N5 Nutzen ziehen könnten, wuchtig angenommen.

In der ganzen Region hat sich der Widerstand mehr und mehr überparteilich zusammengeschlossen. So stellen sich verschiedene NationalrätInnen,

sämtliche Umweltschutzverbände, die Sektionen des VCS, der Aareschutzverband, die Kantonalparteien von Sozialdemokraten, Landesring, Grünen, sowie vereinzelte Sektionen der FDP, die junge CVP und der kantonale Gewerkschaftsbund des Kantons Solothurn gegen die N5.

3. Die Zerstörung der Grenchner Witi



Die Witi ist heute ein flaches, grosses Ackerland, intensiv genutzt, mit wenig Wald und Buschzonen. Die Pflanzen- und Tierwelt hat sich mit dieser Gegebenheit arrangiert, und so hat sich die Witi heute zu einem national bedeutenden Naturraum gemausert. Viele seltene oder gar bedrohte Tierarten haben hier einen Lebensraum gefunden: Die weitaus grösste Kiebitzkolonie in der Schweiz, das bedrohte Rebhuhn, die Graumammer, die Wachtel und vor allem der Hase. Nach Ansicht einer Arbeitsgruppe der Uni Zürich ist die Witi eine der wenigen noch existierenden Hasenkammern der Schweiz. Und diese Landschaft soll von der N5 durchschnitten werden: Mitten durch die vier grössten Teilkolonien der Kiebitze, mitten durch die Hasenkammer, direkt durch den Lebensraum des Rebhuhns! Selbst wenn die N5 hier unterirdisch geführt würde, wären die während der langen Bauzeit verursachten Schäden zum grössten Teil irreparabel. Der Wasserhaushalt der

Witi würde vollständig verändert.

Die Witi als wichtigster Teil der Aarelandschaft würde einschneidend verändert, der Lebensraum landesweit gefährdeter Tierarten würde massiv beeinträchtigt, wenn nicht gar für immer zerstört.



4. Kulturlandverlust und Landwirtschaft

Die N5 würde 120 Hektaren Kulturland verschlingen. Dem Kanton Bern fehlen heute rund 6700 ha ackerbaufähige Flächen, um der Forderung nach Freihaltung von Fruchtfolgeflächen nachzukommen.

Wer mitverfolgt, wie in den Ortsplanungen um jeden Quadratmeter Fruchtfolgeflächen gerungen wird, muss sprachlos werden ob dieser Unverfrorenheit, mit der die Autobahnbauer riesige Flächen besten Kulturlandes opfern wollen.

Auch die Landwirtschaft ist ein wichtiger Bestandteil der Aarelandschaft, die wir erhalten wollen.

5. Die N5 schafft keine neuen Arbeitsplätze

Sicher ist die verkehrsmässige Erschliessung neben vielen anderen Faktoren wie Bodenpreise, Steuerbelastung, lokaler Arbeitsmarkt, Konkurrenzsituation usw. ein Kriterium, wenn ein Betrieb sich neu in einer Gegend niederlassen will. Das ganze schweizerische Mittelland und damit auch die Region Biel - Grenchen sind heute genügend erschlossen und eine zusätzliche Autobahn hätte nur einen marginalen Einfluss auf Standortentscheide. Sie könnte sogar kontraproduktiv wirken, weil durch sie der Sog der Metropole Zürich verstärkt würde.

Die Region Biel befindet sich heute in einem konjunkturellen Aufschwung, der seinesgleichen sucht. Die Nachfrage an Industriebauland kann gar nicht befriedigt werden. Und das, obwohl die Region die für den wirtschaftlichen Aufschwung angeblich unabdingbare N5 nicht hat!

Für die intelligenten Wirtschaftsführer war der "fehlende Autobahnanchluss" in Biel ohnehin nie ein Problem.

Der erfolgreiche Wirtschaftsmanager Pierre Arnold: "Biel ist verkehrsmässig bestens erschlossen" (Bieler Tagblatt, März 1985). Und Swatch - Vater Dr. Ernst Thomke: "Die N5 soll Arbeitsplätze schaffen? Das ist ein Blödsinn. Dafür brauchen wir doch keine Autobahn" (Biel/Bienne, Sept. 1988).

6. Die N5 bringt keine Verkehrsentlastung

Die N5 - GegnerInnen sind sich durchaus bewusst, dass die Bevölkerung in der Region Biel/Solothurn vor allem längs der heutigen T5 unter dem zunehmenden Verkehr leidet.

Dieser Verkehr hat schon lange alle physischen und psychischen Grenzwerte überschritten.

Die Befürworter der N5 wollen glaubenmachen, mit dem Bau der Autobahn würden alle Probleme gelöst. Diese Versprechungen halten seriösen Untersuchungen nicht stand. Die vorhandenen Studien und Erfahrungen aus anderen Regionen zeigen die ernüchternde Realität:

- Der weitaus grösste Teil des Verkehrs in unserer Region ist hausgemacht.
- Der Durchgangsverkehr für einzelne Dörfer ist teilweise recht hoch. Dort würde jedoch nur jener Teil in Zukunft die Autobahn benützen, für den der Weg vom Ausgangspunkt zur Autobahneinfahrt, über die Autobahn zur entsprechenden Ausfahrt und von dort zum Ziel einen beträchtlichen zeitlichen Vorteil bringen würde (die Fahrstrecke wird praktisch immer länger).



- Der überregionale Durchgangsverkehr, der mit ziemlicher Sicherheit die N5 benützen würde, wickelt sich heute zum grössten Teil über die N1 und die T6 (Schönbühl - Biel) ab.

Obwohl sich die verschiedenen Studien teilweise widersprechen, lässt sich grob folgendes sagen:

- In den einzelnen Dörfern an der T5 könnten kurzfristig Entlastungen von 30 - 40% erwartet werden. Die dadurch bewirkte "Lärmreduktion" würde weniger als 3 dB betragen und wäre für das menschliche Ohr kaum spürbar. Erfahrungsgemäss werden solche Entlastungen innert weniger Jahre vom Neuverkehr kompensiert.
- Auf den Hauptachsen in den Städten wäre die Entlastung um einiges geringer (ca. 10 - 25%), da der Binnenverkehr (in den Städten selber) einen grossen Teil des Verkehrs ausmacht.
- Gewisse Strassen würden neu Zubringerfunktionen übernehmen und massiv mehr Verkehr erhalten: Orpundstrasse in Biel ca. +50%, Bürenstrasse in Solothurn ca. +100%, zwischen Flugplatzstrasse und Schlachthausstrasse in Grenchen ca. +150%! Ironischerweise sind dies alles Strassen, an denen ein hoher Wohnanteil besteht.

Und für diese fragwürdigen Verkehrsverlagerungen soll die Aarelandschaft geopfert werden?

7. Die N5 belastet die Luft zusätzlich

Die Schadstoffbelastung der Luft geht zu einem beträchtlichen Teil auf den Autoverkehr zurück. Der Bau der N5 würde zu mehr und zu schnellerem Verkehr führen und damit den Schadstoffausstoss vergrössern.

Eine seit 6 Jahren laufende Untersuchung der Uni Bern über Luftschadstoffe im Raum Biel ergab bedenklich hohe Schadstoffkonzentrationen. Die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung werden ständig überschritten. Geograph Heinz Wanner, der Leiter der Untersuchung, sagte dazu: "Wir alle müssen helfen, die Zeitbombe zu entschärfen".

Der Bericht zur Umweltverträglichkeit im Raum Nennigkofen - Zuchwil sagt deutlich voraus, dass bei einem Bau der N5 der Schadstoffausstoss um einiges höher sein würde als bei einem Verzicht (NO_x: ca. 45% mehr, CO: ca 15% mehr), und dass die Grenzwerte überschritten würden.



8. Die geplante N5 ist ein volkswirtschaftlicher Unsinn und ein finanzieller Verhältnisblödsinn

Die Bahn 2000, die im Dezember 1987 vom Schweizer Volk beschlossen wurde, beinhaltet eine wesentliche Verbesserung der Zugverbindungen von Stadt zu Stadt. Die N5 würde die Bahn konkurrenzieren, denn auch diese ist auf die Stadt-zu-Stadt - Verbindung ausgerichtet; die geplanten Anschlüsse befinden sich bei Solothurn, Grenchen und Biel.

Wenn schon eine neue Verkehrsverbindung, die Bahn 2000, zwischen den Städten beschlossen ist und gebaut wird, die auch Land verbraucht und die Landschaft beeinträchtigt, ist es volkswirtschaftlich widersinnig, für den gleichen Zweck einen weiteren Verkehrsträger, die N5 zu bauen, der noch x-fach mehr Land verschlingt und ganze Landschaftsräume zerstört.

Die Baukosten für die N5 werden beim heutigen Planungsstand auf etwa 2 Milliarden Franken veranschlagt. Allein die Umfahrung der Stadt Biel würde gegen eine Milliarde Franken verschlingen! Derart horrenden Ausgaben für ein Projekt, das keine Probleme löst und nur neue schafft, sind nur möglich, weil für den Strassenbau eine eigene Kasse besteht, die aber kaum etwas für die Behebung der vom Strassenverkehr verursachten Schäden bezahlt und deshalb übertoll ist.



9. Die N5, die N1 und die N12; auf einer Breite von sage und schreibe 40 km

Sollte das Nationalstrassennetz wie vorgesehen fertiggebaut werden, dann würden mit der N1, der N5 und der N12 drei Hochleistungsstrassen von der Deutschschweiz in die Westschweiz führen.

Diese drei Autobahnen sind zeitweise nicht einmal 30 km voneinander entfernt. Kann sich dies ein Land leisten, das nicht nur knapp an Boden ist, sondern auch gemäss den Äusserungen der Politiker den Verkehr von der Strasse auf die Schiene bringen will?

Lassen wir es nicht zu, dass ein über 30-jähriges Planungsfossil unsere Aarelandschaft unwiederbringlich zerstört!







Kontaktadressen:

Kleeblatt-Initiativen
Zentralsekretariat
Reinhard Müller
Bernard Gutknecht
Grand-Rue 47
1702 Freiburg
037 23 26 53
037 23 26 58

Kleeblatt-Initiativen
Pressestelle
Peter Frehner
Postfach 85
8910 Affoltern a.A.
01 761 90 33

Initiatives "Trèfle"
Service de presse
Jean Steinauer
Rue Voisins 15
1205 Genève
022 29 74 03

Iniziativa "Trifoglio"
Servizio Stampa
Paolo Rossi
Via Ronco
6982 Agno
091 56 64 68

Kleeblatt-Initiativen
Regionalsekretariat N1
Martin Bula
Grand-Rue 47
1702 Freiburg
037 23 26 58

Kleeblatt-Initiativen
Regionalsekretariat N4
Adrian Meyer
Peter Frehner
Postfach 85
8910 Affoltern a.A.
01 761 37 37 oder
01 761 90 33

Kleeblatt-Initiativen
Regionalsekretariat N5
Marta Weiss
Dufourstrasse 21
4562 Biberist
065 32 24 52

Verantwortlicher VCS
Hans Kaspar Schiesser
Postfach
3360 Herzogenbuchsee
063 61 51 51

Verantwortlicher WWF
Stefan Frey
Hallwilstrasse 29
8004 Zürich
01 291 12 91



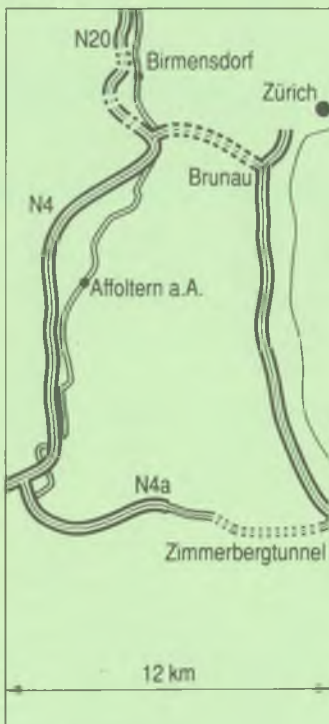
Fehlerkorrekturen

Argumentenkatalog
Kleeblatt-Initiativen

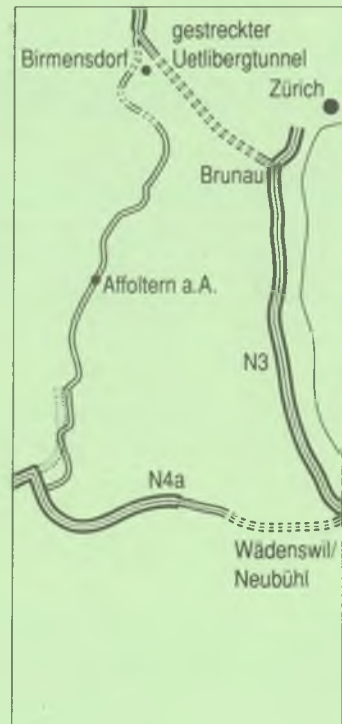
Seite 4, Punkt 1 / Seite 10 Punkt 6

...Der direkte Kulturlandverlust durch den Bau der Autobahnen N1, N4, N5 wird mindestens 384 Hektaren betragen, was etwa der Grösse des Silsersees (GR) oder des Wägitalersee (SZ) entsprechen würde. Das raubt rund 25 Vollerwerbs-Bauernfamilien oder 36 Nebenerwerbs-Landwirten die Existenzgrundlage.

Seite 34



Projekt N20 / N4 (1988)
N4 mit Islisbergtunnel,
N20 / Westumfahrung Birmensdorf, Uetlibergtunnel, Zimmerbergtunnel
Kosten ca. 2'040 Mio Fr.



Projekt Zimmerberg
gestreckter Uetlibergtunnel, Zimmerbergtunnel (gemäss Aktionskomitee pro Zimmerbergtunnel), Westumfahrung Birmensdorf
Kosten ca. 880 Mio Fr.

Kostendifferenz 1'160 Mio Fr.