

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE

"KLEEBLATT 3 X NEIN"

Presseausschuss, Postfach 5664, 3001 Bern; Tel. 031 44'58'94

An die Medien der deutschen und
rätoromanischen Schweiz

Bern, 13. März 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

Bundesrat Adolf Ogi und die zuständigen Regierungsräte der "Kleeblatt-Kantone" liessen an einer Pressekonferenz vom 8. März keine Zweifel aufkommen: sie empfinden die Schliessung der letzten Lücken im Autobahnnetz als einen Akt der eidgenössischen Solidarität. Die Verkehrsbelastung unzähliger Ortschaften der betroffenen Regionen ist tatsächlich kaum zumutbar – die zuhanden der Medien beigelegte Foto aus Birmensdorf/ZH ist alles andere als ein Einzelfall. Im heutigen Pressedienst begründen Ständerat Andreas Iten (FDP/ZG), Nationalrat Albert Rüttimann (CVP/AG) und Nationalrat Fritz Hösli (SVP/GL) sowie Ernst Hess (N4/Foto Birmensdorf) ihr Nein zu den drei Kleeblatt-Initiativen.

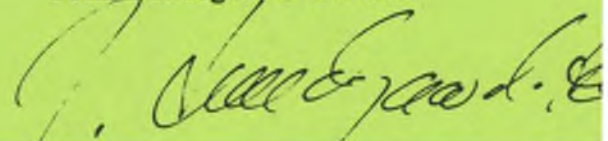
Wir hoffen, dass Ihnen unsere heutigen Informationen für die Berichterstattung im Vorfeld der Abstimmung vom 1. April nützlich sind. Artikel und Foto stehen selbstverständlich zu Ihrer freien Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss

Jens Lundsgaard-Hansen

Beilagen: erwähnt



Der vernünftige Entscheid heisst: Lücken schliessen

Von FDP-Ständerat Andreas Iten, Zug

Ich kann mich nicht gleich verhalten wie die Waadtländer SP-Ständerätin Yvette Jaggi, die im Rat dem Bau des Autobahnteilstücks Murten-Yverdon zustimmte, ihre Hand aber gegen den Bau der N4 erhob. Die zu schliessende Lücke von Murten nach Yverdon beträgt 47 Kilometer, diejenige im Knonaueramt ist dreimal kürzer. Der Weg von Bern nach Genf über Murten ist nach der Schliessung der Lücke auf der N1 40 Kilometer kürzer als über die N12 via Freiburg. Die Argumente für die Schliessung der Lücken auf der N4 gelten auch für die N1 und die N5 (Solothurn-Biel): Ein nahezu geschlossenes Autobahnnetz wird abrupt unterbrochen und stoppt den Verkehr. Dieser ergiesst sich dann stockend durch die Landschaft, schleicht durch Dörfer, weicht auf sogenannte graue Zonen aus oder sucht sich einen bequemeren und längeren Umweg.

Gebot der Vernunft

Aus der Sicht der Innerschweiz ist die Schliessung der Lücke auf der N4 ein Gebot der Vernunft. Betrachtet man nämlich den Engpass bei Sihlbrugg, die Ueberlastung der Transitstrasse durch Zürich bei Spitzenverkehr, nimmt man Kenntnis vom Verkehr, der sich durch die Dörfer des Knonauer Amtes quält, aber auch von der zusätzlichen Belastung der Strassen von Steinhausen und Cham, kann man sich vernünftigerweise nicht gegen eine Schliessung der Lücken wenden.

Zwar ist auch den Befürwortern der Autobahn bewusst, dass es nicht ohne Eingriffe in die Landschaft geht. Der Konflikt, der entsteht, ist nicht als Bagatelle zu beurteilen. Darum befürworten sie auch eine Optimierung der Linienwahl mit verschiedenen Untertunnelungen und schonenden Eingriffen. Im Lichte der Umweltbelastung, die der schleichende und stockende Verkehr verursacht, fällt der Entscheid zugunsten der Fertigstellung der Autobahnen. Vernünftig handelt, wer die besseren Argumente hat. Die Verteufelung des Verkehrs ist kein gutes Argument, zumal er enorm zugenommen hat und die Gegner selbst in den meisten Fällen Autobenutzer sind, die anderswo die Vorteile einer kurzen Verbindung begrüssen.

Staatspolitische und sachpolitische Gründe

Für die Innerschweiz hat eine zügige Verbindung mit dem Grossraum Zürich, mit dem Flughafen Kloten, mit der Nordostschweiz und mit dem süddeutschen Raum eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Das

Verkehrsaufkommen ist auch entsprechend gross. Darum hat sich die Innerschweizer Regierungskonferenz zu wiederholten Malen für den Bau der N4 eingesetzt.

Sie machte sowohl staatspolitische als auch sachpolitische Beweggründe geltend. Es gehe nicht an, dass Sonderinteressen den Vollzug einer Bundesaufgabe, die von den hierzu zuständigen Instanzen längst beschlossen sei, verhindern dürfen. Das würde dazu führen, dass nationale Aufgaben nicht mehr gelöst werden könnten. Unter sachpolitischen Gesichtspunkten führte die Innerschweizer Regierungskonferenz aus, dass es nicht sinnvoll sei, die Verkehrsströme in die Ostschweiz weiterhin durch das Sihltal und durch die überlastete Stadt Zürich zu führen.

Lücken schliessen

Im Knonauer Amt stehen sich heute zwei Gruppen gegenüber. Während die Arbeitsgruppe Autobahnfreies Knonauer Amt erkannt hat, dass die Dörfer so oder so durch Umfahrungsstrassen entlastet werden müssen, kämpft eine andere Gruppe mit zunehmender Unterstützung für die umfassendere und bessere Lösung. Sie befürwortet die Schliessung der Lücke, nicht nur aus regionalen, dorfentlastenden Motiven, sondern aus der Einsicht, dass es falsch wäre, ein in sich vernünftig konzipiertes Autobahnnetz nicht zu schliessen.

Was für die Innerschweiz gilt, zählt mutatis mutandis auch für andere Regionen der Schweiz, selbst wenn die Argumente zum Teil etwas anders sind. Alle drei Kleeblatt-Initiativen sind deshalb abzulehnen, damit das Autobahnnetz fertiggestellt werden kann und sich der Verkehr nicht durch die Dörfer quälen muss.

Kleeblatt-Initiativen: Der Worte sind genug gefallen...

Von CVP-Nationalrat Albert Rüttimann, Ionen AG

Die umstrittenen Teilstrecken zur Schliessung der Nationalstrassen-Lücken Murten-Yverdon (N1), Wettswil-Knonau (N4) und Zuchwil-Biel (N5) machen kilometermässig lediglich 6 % des gesamten Netzes aus. Trotzdem gaben und geben sie immer noch unverhältnismässig viel zu reden. Eröffnet wurde die Diskussion 1974, als die Initiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" lanciert und später vom Volk eindeutig abgelehnt wurde. Die Ueberprüfung des Netzes durch eine Expertenkommission bis hin zu den heutigen Kleeblattinitiativen haben soviel Druckerschwärze und heisse Köpfe heraufbeschworen, dass nun männiglich der Entscheidung vom 1. April-Wochenende ungeduldig entgegenseht.

Politische Ausmarchungen gehören zu einer lebendigen Demokratie, aber sie dürfen nicht zur blinden Hinhaltenaktik oder Verhinderungsstrategie verkommen. Diese 6 % des Netzes sind nicht etwa deshalb umstritten, weil sie von den übrigen 94 % stark abweichende heikle Fragen und subtile Probleme aufwerfen würden. Sie konnten ganz einfach aus planerischen, arbeitsmarktlichen, finanziellen oder welchen Gründen auch immer nicht alle gleichzeitig erstellt werden. Dass sie aber in einer spätern Etappe doch noch das Ganze abrunden, d.h. die letzten Teilstücke geschlossen werden sollten, war eigentlich 20 Jahre lang unbestritten.

Die seither aufgetauchten Einwände gegen ein Fertigstellen dieses grossen nationalen Bauwerkes lassen sich etwa wie folgt zusammenfassen:

- Uebertriebener Strassenbau,
- Kulturlandverlust,
- Beeinträchtigung von Natur und Landschaft,
- Siedlungsdruck (Strassenbau zieht Verkehr nach sich) und
- Alternativen wären möglich.

Zu diesen Haupteinwänden möchte ich wie folgt Stellung nehmen:

1. Die immer wieder gehörte Behauptung, unser Land habe bereits das dichteste Strassennetz, wird auch durch das stetige Repetieren nicht wahr. Wir sind in Europa nach Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und der Bundesrepublik an fünfter Stelle, nach reinen Autobahnen gemessen an vierter Stelle (km pro km²). Die Strassendichte hat einen direkten Bezug zur Bevölkerungsdichte dieser Industrieländer.

2. Der Landverlust ist zweifellos nicht leicht zu nehmen. Es gilt aber hier eine Interessenabwägung vorzunehmen zwischen der Erfüllung eines unvollendeten landesweiten Werkes oder dessen Verhinderung. Bei allen drei Teilstücken wurden während der Projektierungsphase bedeutende Abstriche am Landbedarf verwirklicht (z.B. Islisbergtunnel).
3. Letzteres gilt auch für den Schutz der Landschaft. Empfindliche Gebiete werden geschont (Ufer des Neuenburgersees, Weiher Zwillikon, Witi bei Grenchen).
4. Strassenbau muss nicht unbedingt Siedlungsdruck nach sich ziehen. Ob in der Nähe einer National-, Kantons- oder Gemeindestrasse gebaut wird oder nicht, entscheiden allein die Gemeinden und der Kanton gem. Raumplanungsrecht.
5. Alternativvorschläge sind geprüft worden. Sie wären aber samt und sonders nicht umweltverträglicher, weil sie längere Distanzen, grössere Höhendifferenzen und damit mehr Schadstoffausstoss provozieren würden. Ortschaftsumfahrungen-Alternativen mindern den Landverbrauch und auch die Immissionen nicht und bitten zudem Kanton und Gemeinden zur Kasse.

Summa summarum dürften für die Stimmbürger/innen die Vor- und Nachteile doch leicht abzuwägen sein. Ein Ja zu den drei Kleeblattinitiativen (wie übrigens auch zur absurden "Stopp dem Beton"-Initiative) würde das vor 30 Jahren begonnene Werk massiv entwerten, zum Schaden für unsere Volkswirtschaft. Verkehrsbehinderungen treffen ja nicht nur die Sonntags- und Freizeitfahrer, sondern in weit empfindlicherem Masse unsern Berufs- und Gewerbeverkehr. Auch die interkantonalen und internationalen Beziehungen würden gestört, denn unser Gesamtverkehrsnetz (öffentlich und privat) hat ja nicht nur lokale und regionale Interessen zu befriedigen. Darum ein 4-faches NEIN zu den Verkehrsinitiativen.

Albert Rüttimann NR Jonen

Zur Abstimmung über die Kleeblatt-Initiativen:

Solidarität ist gefragt!

Von SVP-Nationalrat Fritz Hösli, Diesbach/GL

Am 1. April 1990 kommen die drei sog. Kleeblatt-Initiativen zur Abstimmung. Als Glarner sind wir nicht direkt betroffen. Und doch geht uns dieser 1. April etwas an: unsere Solidarität mit anderen Menschen in anderen Landesteilen ruft nach einem Nein zu allen drei Initiativen!

Die Lücken sind zu schliessen!

Die drei Kleeblatt-Initiativen wollen die Schliessung der letzten Lücken in unserem Autobahnnetz verhindern. Betroffen sind die N1 zwischen Murten und Yverdon, die N5 zwischen Solothurn und Biel und die N4 im Knonaueramt. Wie gesagt: es geht eigentlich nicht um neue Autobahnen, sondern um die Fertigstellung des bereits 1960 geplanten Netzes. Eines Netzes, das die Verbindung zwischen allen Landesteilen herstellen sollte. Die drei Kleeblatt-Initiativen durchlöchern und entwerten dieses Netz willkürlich an drei Stellen. Sie widersprechen damit auch dem Solidaritätsgedanken mit anderen Landesteilen.

Bedarf ausgewiesen

Das schweizerische Autobahnnetz wurde seit seiner Planung überprüft. Die sog. Kommission Biel liess die drei zur Diskussion stehenden Teilstücke 1986 ganz bewusst und mit guten Gründen im Netz und erhielt dafür auch den Segen des Parlamentes.

Ueberlastete Dörfer. In allen drei betroffenen Regionen zwingt sich heute ein Durchgangsverkehr durch Dörfer und quer durch Städte, wie er sich andernorts ganz selbstverständlich auf Autobahnen bewegt. Das schlagendste Beispiel dafür ist das Broyetal im Raum der N1, dessen Dörfer eine Lastwagendichte wie die Gotthardachse zu verkraften haben. Anderen Menschen in anderen Ortschaften geht es kaum besser.

Benachteiligte Regionen. Alle drei Teilstücke sollten wirtschaftlich benachteiligte Regionen mit der übrigen Schweiz verbinden. Geht es bei der N4 um wirtschaftliche Chancengleichheit der Innerschweiz, so kommt für die N1 und die N5 noch die sprachliche

und kulturelle Grenze zwischen Romandie und Deutschschweiz dazu, die es endlich auch mit verkehrspolitischen Brücken zu überwinden gilt. Die Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg und Jura würden ein Ja zu diesen Initiativen aus der deutschen Schweiz ganz einfach nicht verstehen – in der parlamentarischen Beratung dieser Initiativen sind aus verständlichen Gründen einige sehr harte Worte der Romandie, auch sozialdemokratischer Vertreter, an die Adresse von Deutschschweizer Befürwortern der Initiativen gefallen.

Schlagende Vorteile der Autobahnen

Autobahnen stossen heute, wo die blinde Verehrung des Autos nicht mehr aktuell ist, vielerorts auf Skepsis. In diesem Fall ganz sicher zu unrecht. Denn Autobahnen nehmen den Durchgangsverkehr weg aus Dörfern und kanalisieren ihn auf Hauptachsen. Die Folgen des Verkehrs werden damit auch viel erträglicher.

Verkehrssicherheit. Autobahnen sind um ein mehrfaches sicherer als alle anderen Strassen. Es ereignen sich pro gefahrene Kilometer generell etwa drei mal weniger Unfälle, es finden etwa drei mal weniger Menschen den Tod auf Autobahnen; für Innerortsstrassen – dort, wo in den Kleeblatt-Regionen heute Schulen und Kindergärten liegen – sieht die Bilanz noch viel krasser aus.

Umweltschutz. Der flüssige Verkehrsablauf senkt im Vergleich zur Stau-Situation den Schadstoffausstoss deutlich. Dauerndes Anhalten und Beschleunigen erzeugt ungefähr 2,5 mal mehr Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe. In einer Umweltbilanz fallen auch die Umwege ins Gewicht: die Verbindung Bern-Genf über die heutige N12 (via Vevey) ist rund 40 km länger als in Zukunft über die N1. Dies ergibt beim heutigen Verkehrsaufkommen pro Jahr rund 300 Millionen unnötige Umweg-Kilometer.

Kulturland. Die Fertigstellung des Autobahnnetzes kommt trotz Untertunnelungen nicht ohne Kulturlandbeanspruchung aus. Diese sind gegenüber allen Vorteilen der Autobahnen zu gewichten. Und vor allem ist miteinzubeziehen, dass ohne die dringend benötigten Autobahnen eine ganze Reihe von Ortsumfahrungen neu gebaut werden müssten. Der Kulturlandbedarf dafür dürfte sich im ungefähr gleichen Rahmen bewegen oder sogar noch grösser sein!

Abschliessend sei erwähnt, dass die vierte Strassen-Initiative, die Initiative "Stopp dem Beton", jeden Neubau von Strassen (also auch, aber nicht nur die Kleeblatt-Teilstücke) verhindern würde, sofern nicht eine gleiche Fläche in der gleichen Region abgebrochen oder gesperrt würde. Die zweite, ebenso fragwürdige Absicht der Initiative: die Strassenfläche für den Motorfahrzeugverkehr soll auf den Stand von Ende April 1986 reduziert werden. Diese Initiative trifft auch die Glarner hautnah: die Walensee-Autobahn gehört zum Beispiel zu jenen Strassen, die seit 1986 dem Verkehr übergeben worden sind und nun abgebrochen oder gesperrt werden sollten...- eine völlig unrealistische Vorstellung! Alle vier Strassen-Initiativen haben am 1. April, auch im Kanton Glarus, ein wuchtiges Nein verdient!

Die Kleeblatt-Initiativen und ihre Folgen

Ein Beispiel der N4

Die von der Verhinderung des Endausbaus des Nationalstrassen-Netzes stark betroffenen Dörfer und Städte wehren sich zum Schutz ihrer Bevölkerung und verlangen mit Nachdruck die Fertigstellung des Autobahnnetzes. Aus Birmensdorf wird uns dazu geschrieben:

"Die Volksinitiative für ein "autobahnfreies Knonauer Amt", eine der drei umstrittenen Kleeblatt-Initiativen, will den Bau der N4 durch das Knonauer Amt verhindern und damit eine empfindliche Lücke auf einer wichtigen Nord-Süd-Transitrouten offenlassen.

Betrachtet man die Initiative etwas genauer, so muss man sich fragen, wo der Transitverkehr zwischen der Nordostschweiz und der Zentral- und Süd-schweiz durchgeführt werden soll, wenn nicht über die Umfahrung Zürichs mit Autobahnanschluss nach Süden? Etwa wie heute: Mitten durch die Stadt Zürich und durch das Sihltal. Ist das umweltfreundlich? Oder so wie heute auch schon: Ueber die Nordumfahrung auf der N20 bis vor Birmensdorf, dann durch dieses bereits extrem verkehrsgeplagte Dorf und anschliessend durch die Aemtler Dörfer? Umweltfreundlich? Oder hat die bestehende Lücke etwa die Zunahme des Transitverkehrs verhindert?

Das sind Illusionen, und das wissen die Initianten. Sie haben darum wohlberechnet im zweiten Satz der Initiative festgehalten, dass weder im Knonauer Amt noch in Birmensdorf Autobahnanschlüsse gebaut werden dürfen. Die Absicht ist klar: Um den Transitverkehr vom Knonauer Amt fernzuhalten oder ihn zu behindern, müssen im Norden und Süden Riegel gebaut werden. Engpässe, in denen der Verkehr sich permanent staut. Für die betroffenen Gemeinden bedeutet dies Verewigung des Verkehrschaos und der Luft- und Lärmbelastung. Verhältnisse wie früher am Walensee oder in der Leventina sollen in der Verfassung festgeschrieben werden."

Diesen deutlichen Worten aus einer betroffenen Gemeinde ist eigentlich wenig beizufügen. Sie widerlegen aber mit aller Deutlichkeit die Behauptungen der Initianten, wonach die Bevölkerung in den betroffenen Gebieten angeblich für die Kleeblatt-Initiativen sein soll.

Birmensdorf steht beispielhaft für zahlreiche andere Städte und Dörfer, deren Bevölkerung sehnhlichst auf eine Verkehrsentslastung durch die Autobahn warten, etwa die Städte Solothurn und Biel, zahlreiche grosse Ortschaften am Jurasüdfuss, so etwa Grenchen, Bettlach und Bellach, aber auch zahlreiche Dörfer im Broye-Tal, wie Faoug, Avenches, Domdidier, Dompierre, und, und, und.

Eine Annahme der Kleeblatt-Initiativen wäre in höchstem Mass undemokratisch, weil viele Mitbürgerinnen und Mitbürger dazu verurteilt würden, wohl auf immer den Durchgangsverkehr mit Lärm, Abgasen und seinen Gefahren in ihrem Dorf oder in ihrer Stadt erdulden zu müssen, weil ihnen die längst versprochene sichere und umweltschonende Autobahn vorenthalten wird.

In den betroffenen Gemeinden sind deutlich Zorn und Enttäuschung darüber spürbar, dass sie zum Spielball verfehlter Verkehrspolitik werden sollen. Die bisherige langjährige Geduld beim Warten auf die immer wieder verhinderte Schliessung der Lücken im Nationalstrassennetz könnte bei einem Ja zur Autobahnverhinderung ein Ende haben.

Geben wir den betroffenen Gegenden ein Stück Lebensqualität zurück: Mit viermal Nein zu den drei Kleeblatt-Initiativen und zur Beton-Initiative!

Ernst Hess