

An die Deutschschweizer Medien

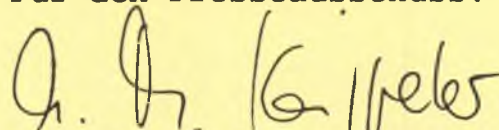
Bern, 7. März 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

Noch ist der Abstimmungskampf um die "Beton-Initiative" nicht entbrannt, die Stossrichtung von "Stopp dem Beton" deshalb vielen noch unbekannt. Nachdem nun die Befürworter und Gegner der Initiative ihre Pressekonferenzen abgehalten haben, hoffen wir auf eine breite Auseinandersetzung.

Mit unserem Pressedienst wollen wir dazu einen Beitrag liefern. Wir bitten Sie, trotz der März-Session auch das Datum des Abstimmungstages - den 1. April 1990 - nicht aus dem Auge zu verlieren. Für Ihre Unterstützung danken wir Ihnen im voraus.

Mit freundlichen Grüßen
Für den Presseausschuss:



Anna-Marie Kappeler

Beilage erwähnt



Grüne Träumereien...

"Stopp dem Beton":

Die unsinnigste Initiative aller Zeiten !

von Nationalrat Dr. Maximilian Reimann, Gipf-Oberfrick/AG

Die Volksinitiative für eine Rückstutzung unseres Strassen-netzes auf den Stand vom 30. April 1986 "ist eine der besten Initiativen, die es überhaupt gibt, auch wenn Sie das nicht wahrhaben wollen." Mit diesen Worten warb die grüne Zürcher Nationalrätin Verena Diener in der letzten Herbstsession im Nationalrat um Zustimmung zu einem völlig unrealistischen, unsinnigen und praktisch undurchführbaren Volksbegehren. Selbst innerhalb der in Verkehrsfragen sonst sehr kompakten links-rot-grünen Allianz, die es im Nationalrat in der Regel immer auf 60 - 70 Stimmen bringt, schieden sich die Geister. In der Schlussabstimmung sprachen sich lediglich 29 Ratsmit-glieder für die Initiative aus. Dieses magere Resultat besagt: Nur gerade die Ultra-Linke blieb der Utopie verhaf-tet, wir Schweizerinnen und Schweizer würden unsere Steuer-gelder dafür ausgeben, um jene Strassenbauten wieder in Kulturland zurückzuverwandeln, die seit Mai 1986 dem Verkehr übergeben worden sind.

Mobilität - ein Grundrecht

Aus der Initiative "Stopp dem Beton" wird einmal mehr klar, welche unsinnige und widersprüchliche Politik ihre rot-grünen Urheber betreiben. Sie rufen nach Umweltschutz, nehmen aber durchaus in Kauf, dass durch gestauten Verkehr in verstopften Strassen rund 50 % mehr Abgase und Schadstoffe in die Luft gelangen als bei flüssigem Verkehr. Sie demon-strieren für preisgünstigen Wohnungsbau. Dieser lässt sich aber kaum mehr in den städtischen Ballungszentren realisie-ren. Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen zu neuen Wohngebieten auf dem Land aber sollen verboten werden. Zu offenkundig ist die Stossrichtung der Initiative. Sie gehört ins Grundkonzept jener fundamentalistischen Oeko-Eiferer, die uns in unserer freien und freiheitlichen Mobilität auf ein Minimum beschränken wollen. Mobilität gehört aber zu

unseren Grundrechten, sei es nun in der Wahl unseres Wohn- oder Arbeitsortes, oder bei der Ausübung von Freizeit- und Erholungsaktivitäten. Dass diese Mobilität letztlich aber nicht schrankenlos sein darf, dafür sorgt eine vernünftige Raumplanungsordnung. Eines unvernünftigen neuen Verfassungsartikels bedarf es folglich wahrhaft nicht.

Bevormundung von Kantonen und Gemeinden

Kaum auf grosse Zustimmung dürfte die Initiative aus Sicht von Kantonen und Gemeinden stossen. Mit Ausnahme des Nationalstrassenbaus gehört das Strassenwesen in den Zuständigkeitsbereich von Kantonen und Gemeinden. An dieser Kompetenzordnung sollte in föderalistischer Rücksichtnahme aber nicht ohne Not gerüttelt werden. Die Initiative beschneidet aber rücksichtslos diesen kantonalen Zuständigkeitsbereich und treibt unser Land einen Schritt weiter in Richtung Zentralstaat. Gerade beim kommunalen Strassenbau, wo das Mitspracherecht des einzelnen Bürgers traditionsgemäss hoch im Kurs steht, sollten dem Bund nun wirklich nicht neue Kompetenzen übertragen werden. Das Recht zum Bau von Sammel- und Quartierstrassen soll und darf den Gemeinden nicht genommen werden. Auf kommunaler Ebene kennt man schliesslich die Wünsche wie die Abneigungen der Bevölkerung besser. Und dazu gehört auch das lokale Interesse an möglichst grosser Schonung von Natur und Kulturland.

Stopp der Masslosigkeit

Von CVP-Ständerat Hans Danioth, Altdorf

Die Volksinitiative "Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus" enthält zwei Hauptstossrichtungen und zwei Ausnahmeklauseln: Sie verlangt, dass das gesamte, dem motorisierten Verkehr allgemein und öffentlich zugängliche Strassennetz der Schweiz die am 30. April 1986 bedeckte Oberfläche nicht überschreiten darf. Für den Fall, dass aus zwingenden Gründen trotzdem Strassen gebaut oder erweitert werden müssen, sind gleichgrosse Verkehrsflächen in der gleichen Region dem motorisierten Verkehr zu entziehen. Ausnahmen sollen die Kantone dann bewilligen können, wenn in einer dünnbesiedelten Region infolge unzureichender Erschliessung untragbare Verhältnisse herrschen und wenn zufolge Aufgabe eines Strassenprojektes Anpassungen am bestehenden Strassennetz nötig werden. Normen von Kantonen und Gemeinden über die Mitwirkung der Stimmberechtigten bei Entscheidungen über den Strassenbau sollen vorbehalten bleiben.

Nicht mit leeren Händen

Man muss sich unwillkürlich die Frage stellen, was über 110'000 Schweizerinnen und Schweizer bewogen hat, ein so radikales, ja kontraproduktives, rational kaum verständliches Volksbegehren zu unterzeichnen. In der Tat muss man einiges Verständnis aufbringen, wenn eine zunehmende Zahl von Bürgern sich Sorgen macht über das scheinbar ungehemmte Wachstum an Technik, am Bauvolumen, an Verkehr und als Folge davon am Zurückweichen der Natur sowie an der Bedrohung unseres Lebensraumes. Kulturlandverlust und Verkehrswachstum dürfen nicht einfach als schicksalshafte, ungebremste Entwicklung hingenommen werden.

Es ist deshalb gerechtfertigt, dass es der Bundesrat nicht einfach mit dem Nein zur Initiative bewenden lässt, sondern anhand verschiedener Massnahmen seine Entschlossenheit aufzeigt, auf diese Entwicklung positiv Einfluss zu nehmen. Schon 1987 hat er im Zusammenhang mit dem von den eigenössischen Räten gebilligten Luftreinhaltekonzept erklärt, darauf zu verzichten, der Bundesversammlung Erweiterungen des beschlossenen Nationalstrassennetzes zu beantragen.

Ganzheitliches Denken ist gefragt

Auch die Förderung des öffentlichen Verkehrs soll – unabhängig vom hängigen Volksbegehren – einen hohen Stellenwert erhalten. Der kürzlich in Brüssel stattgefundene Kongress "Euromodal 90" hat deutlich gemacht, dass die von der Schweiz propagierte Idee des kombinierten Verkehrs Strasse/Schiene auch in unseren Nachbarländern auf zunehmenden Widerhall stösst.

Der Raumplanungsbericht 1987 unterstreicht die Notwendigkeit, Verkehr und Siedlung besser aufeinander abzustimmen. Neuestens greift die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auch im Strassenbau, für die Nationalstrasse ist sogar eine dreistufige UVP erforderlich. Die Planungskosten betragen heute mehr als 20 Prozent der Baukosten neuer Strassen. Ohne ganzheitliches Denken geht es nicht mehr.

Mit einem verstärkten Pflichtenheft für die Behörden ist es nicht getan. Bürgerinnen und Bürger sind alle in die Pflicht genommen, im privaten wie im beruflichen Bereich einen persönlichen Beitrag zum Masshalten, zur Einschränkung unserer oft übertriebenen Mobilitätsansprüche zu leisten. Die Lösung lautet also nicht "Stopp dem Beton", sondern "Stopp der Masslosigkeit"!

Ein Strassenbauverbot - ein verkehrspolitischer Unsinn

Im Jahre 1978 hat das Schweizervolk die Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" eindrücklich verworfen. Sie wollte die Festlegung von Nationalstrassen, die in der Kompetenz des Bundes liegt, dem Referendum unterstellen. Dies mit der Absicht, einzelne Teilstücke aus diesem Programm mit Hilfe des Volksrechts zu sabotieren. Die grosse Mehrheit wollte aber davon nichts wissen. Sie gab grünes Licht für die Vollendung dieses nationalen Werkes.

Es ist aber heute Mode geworden, dass sich linksgrüne Kreise mit klaren Volksentscheiden nicht zufrieden geben. Vielmehr lancierten sie auch in diesem Fall 1986 unter dem marktschreierischen Titel "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung im Strassenbau" eine neue Initiative. Am 1. April werden nun die Bürgerinnen und Bürger zur Urne bemüht, um zu dieser "undurchführbaren", so der Bundesrat, aber von ihm aus staatsrechtlichen Gründen trotzdem als zulässig erklärten Verfassungsänderung, Stellung zu nehmen.

In unserer Verfassung soll mit einem Artikel 36quater der Höchstumfang des allgemein und öffentlich dem motorisierten Verkehr zugänglichen Strassennetzes gesamtschweizerisch auf dem Niveau vom 30. April 1986 festgenagelt werden. Im Klartext heisst diese Forderung nicht mehr und nicht weniger, als dass neue Strassen und Strassenerweiterungen nur erstellt werden dürfen, wenn gleich grosse, bestehende Strassenflächen "in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt werden". Diese "Verbetonierung" einer vernünftigen Verkehrsentwicklung kommt einem üblen Aprilscherz und einem Schildbürgerstreich erster Güte gleich.

Man stelle sich die Realisierung dieser Initiative einmal vor. Seit ihrer Einreichung ist auch in unserem Lande die Zeit nicht still gestanden. So sind in den letzten drei Jahren 89 Kilometer neue Nationalstrassen dem Verkehr übergeben worden. Als Beispiele für diese Entwicklung mögen hier die Walenseeautobahn, die Umfahrung von St. Gallen, die Nordumfahrung Zürichs, die Abschnitte Interlaken-Brienzwiler, Bex-St. Maurice, Riddes-Sitten sowie Teilstücke zwischen Airolo und Bellinzona stehen. Diese neuen Strecken, die ihre Bewährungsprobe auch als Beitrag zur Verkehrssicherheit bestanden haben, verteilen sich übrigens nicht zufällig auf alle Regionen unseres Landes. Kein vernünftiger Mensch im Einzugsbereich dieser Strassen wird heute auch nur einen Kilometer dieser neuen Strecken vermissen wollen.

Anstelle der Rückbildung von verbauten Kilometern bietet die Initiative grosszügig eine andere Möglichkeit an: es seien in der betreffenden Region im gleichen Umfang andere Strassenflächen einzustampfen. Dass ein solches Kompensationsgeschäft unrealistisch und undurchführbar ist, kann an den oben erwähnten Beispielen unschwer gezeigt werden. Trotz der neu erstellten 89 Kilometer kann nirgends auf die Kantons- und Lokalstrassen verzichtet werden.

Mit dieser Initiative können die Probleme des modernen Verkehrs nicht gelöst werden. Sie verdient, wie die am gleichen Wochenende zur Abstimmung gelangenden "Kleeblatt-Initiativen" eine klare Abfuhr.

Dr. Emil Grichting

"Stopp dem Beton" - eine Ohrfeige für den öffentlichen Verkehr

Der Titel der Initiative "Stopp dem Beton" klingt ohne Zweifel verführerisch. Wer ist denn nicht gegen Betonklötze, wer nicht gegen Strassen, die ohne allzugrosse Gedanken an die Umwelt in die Landschaft hineingepflanzt wurden. Doch halt. Was auf den ersten Blick so verführerisch aussieht, ist auf den zweiten mit vielen Fussangeln behaftet. Diese sind allerdings so raffiniert angelegt, dass man aufpassen muss, nicht unversehens hineinzustolpern.

Auch der öffentliche Verkehr braucht Strassen

Dass bei einer Annahme der "Stopp dem Beton"-Initiative auch der öffentliche Verkehr in Mitleidenschaft gezogen würde, wird von den Befürwortern wohlweislich unterschlagen. Schliesslich kann man sich nicht selber desavouieren. Aber es ist eine Tatsache, dass der öffentliche Verkehr nicht nur die Strassen in den Städten benützt, er benützt auch ausserhalb der Städte Strassen. Und zwar nicht nur irgendwelche Gemeinde- sondern auch kantonale Hauptstrassen.

Genau solche Hauptstrassen aber, von denen sich zurzeit in verschiedenen Kantonen noch zahlreiche im Bau befinden, müssten im Fall einer Annahme abgebrochen werden. Damit würde der Privatverkehr ebenso wie der öffentliche Verkehr, der auf diese Strassen genauso angewiesen ist, geradezu verunmöglicht.

Weniger Sicherheit

Es kommt noch ein weiteres dazu: Bei einer Annahme der Initiative müsste der Nationalstrassenbau unverzüglich gestoppt werden. Das hätte zur Folge, dass der auf die Nationalstrassenlücken zuströmende Verkehr seinen Weg über das bestehende kantonale Strassennetz nehmen müsste. Das würde zum einen ohne Zweifel eine drastische Abnahme der Verkehrssicherheit bedeuten. Zum zweiten würde es auf den kantonalen Hauptstrassen, auf denen die öffentlichen Verkehrsmittel eben auch zirkulieren, zu Verkehrshemmungen und -stockungen kommen und am Ende gar zu Verkehrszusammenbrüchen. Das kann in niemandes Interesse sein.

Mit der Annahme der Initiative entstünde also eine groteske Situation. Denn der öffentliche Verkehr, den gewisse Kreise über alle Massen

hättscheln und als Wundermittel anpreisen, würde durch eben diese Initiative bis ins Mark getroffen. Damit würden sämtliche Bemühungen, die öffentlichen Verkehrsträger einigermaßen attraktiv zu machen, mit einem Schlag zunichte gemacht.

Deshalb Nein zur Initiative

Es ist erstaunlich, dass die gleichen politischen Kreise, die den öffentlichen Verkehr als das Nonplusultra bezeichnen, eine derartige Initiative lancieren und unterstützen können. Das unsäglich dumme Wort vom Zweck, der die Mittel heiligt, scheint noch immer Gültigkeit zu haben.

Wer deshalb dem öffentlichen Verkehr nicht für immer den Garaus machen will, muss die Initiative "Stopp dem Beton" entschieden ablehnen.

Dr. Raoul Studer