

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 21. März 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

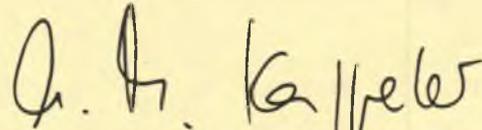
In wenigen Tagen wird über die Initiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!" abgestimmt. Die unsinnige Forderung der Initianten darf nicht dazu verleiten, das Volksbegehren zu unterschätzen. Wichtig bleibt daher, die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über den fundamentalistischen Inhalt der Initiative zu informieren.

Mit dem vorliegenden Pressedienst des überparteilichen Schweizerischen Aktionskomitees "Nein zur Beton-Initiative", es ist der letzte vor der Abstimmung, stellen wir Ihnen wiederum eine Anzahl Artikel und eine Karikatur zum Thema zur Verfügung. Alle Beiträge können frei verwendet werden.

Für Ihre Unterstützung danken wir Ihnen im voraus

Mit freundlichen Grüßen

Für den Presseausschuss:



Anna-Marie Kappeler

Beilage erwähnt

Zur "Stopp dem Beton" - Initiative

ENTSCHEID WIDER JEDE VERNUNFT ?

von Hanspeter Seiler, Nationalrat SVP, Ringgenberg

Die am 1. April zur Abstimmung gelangende Volksinitiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!" würde unmögliche und nicht praktizierbare Situationen schaffen. Die Initianten verlangen in ihrem, 1986 eingereichten Begehren, dass der Umfang des schweizerischen Strassennetzes den am 30. April 1986 festgestellten Stand nicht überschreiten darf und dass neue Strassen und Strassennetzerweiterungen nur gebaut werden dürfen, wenn gleich grosse Flächen bestehender Strassen in derselben Region anderen Zwecken zugeführt, also gleichsam "aus dem Verkehr gezogen" werden. Im Klartext bedeutet das: Neubaustrecken nur gegen Abbruch oder Liquidation bestehender Strassen oder, anders ausgedrückt, komplette Plafonierung der Privatverkehr-Infrastruktur.

Unsinniges Begehren

Die Unsinnigkeit dieser Initiative lässt sich etwa an folgenden praktischen Auswirkungen aufzeigen:

- Strassenabschnitte, die am 30. April 1986 noch im Bau waren, hätten nicht in Betrieb genommen werden dürfen. Dazu zählen u.a. die linksufrige Brienzerseestrasse der N 8, die neue Walenseestrasse, die Umfahrung der Stadt St.Gallen, die Nordumfahrung von Zürich und verschiedene Teilstücke im Wallis; der Initiativtext beschränkt sich ausdrücklich nicht auf das Nationalstrassennetz, sondern sagt unmissverständlich "...schweizerische Strassennetz, welches dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglich ist..." . Verbindungs- und Erschliessungsstrassen, Ortsumfahrungen und Kantonsstrassen etc. sind demnach mitbetroffen. In letzter Konsequenz müssten die oben aufgeführten Strecken zumindest stillgelegt oder gar abgebrochen werden.
- Wollte eine Gemeinde eine wichtige und dringend notwendige, die Nachteile einer Ortsdurchfahrt verhindernde Umfahrungsstrasse bauen, so müsste in der Region, d.h. wohl in einer oder mehreren Regionsgemeinden zuerst eine entsprechend gleich grosse Strassenfläche dem motorisierten Verkehr entzogen werden. Welche Gemeinde wäre dazu in der Lage oder dazu bereit? Man stelle sich die praktische Durchführung eines solchen Verfahrens vor!

Strassen-Null-Wachstum als Entwicklungsverhinderer

Die Annahme dieser Initiative würde praktisch jede noch so massvolle Entwicklung im Bereich der Infrastruktur des Privatverkehrs verunmöglichen. Eine Zonenplanung würde vielerorts hinfällig, eine vernünftige wirtschaftliche Entwicklungsplanung illusorisch. Stillstand heisst bekanntlich Rückschritt! Die seit dem April 1986 in Neu- und Ausbau des Strassennetzes jeder Art gemachten Investitionen - gesamt-haft dürften sie wohl die Zweimilliardengrenze überschreiten - wären zum Fenster hinausgeworfene Gelder. Was für ein volkswirtschaftlicher Unsinn!

Die Initiative befürworten hiesse, einen Entscheid wider jede Vernunft zu treffen. Das kann niemand wollen, auch nicht an einem ersten April! Nur ein NEIN kann die volkswirtschaftlichen Schäden dieser Initiative und ein Inkrafttreten von nicht praktizierbaren und unsinnigen Bestimmungen verhindern.

Mit dem Presslufthammer gegen die Strassen

Von Nationalrat Dr. Peter Aliesch, Malans (FDP)

Die Initiative «Stopp dem Beton» ist derart extrem und masslos in den Forderungen, dass bestehende Strassen abgebrochen und neue Umfahrungen nicht mehr gebaut werden könnten. Die Initiative richtet sich recht eigentlich insbesondere gegen die Rand- und Berggebiete. Letztlich würde sie unnötigerweise einen Graben zwischen der deutschen und französischen Schweiz aufreissen.

In der Politik gilt es – wie überall –, das richtige Augenmass zu finden. Dieses Augenmass ist jenen abhanden gekommen, welche die Initiative «Stopp dem Beton» unterstützen. Die verlangten Massnahmen sind nämlich so extrem, dass sie in der Praxis kaum durchführbar wären. Das haben in den letzten Wochen auch die Befürworter gemerkt. Einzelne verharmlosen heute darum die Initiative und sprechen von Ausnahmebestimmungen, die aber überhaupt nicht mehr dem Initiativtext entsprechen. Andere meinen, die Initiative sei wohl unglücklich formuliert, es gelte jedoch, die Idee zu unterstützen. Nun stimmen wir am 1. April aber nicht über eine Idee, sondern über den sehr konkreten Initiativtext ab.

Extremste Forderungen

Die Initiative verletzt in einer kaum zu überbietenden Absolutheit eine wesentliche Grundvoraussetzung für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik. Es ist dies der Gedanke der Partnerschaft zwischen Schiene und Strasse. Unser Land braucht beide Verkehrsträger. erinnert sei in diesem Zusammenhang auch daran, dass sich ein bedeutender Teil des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse abwickelt. Diesen Strassen sagt die «Betoninitiative» mit aller nur denkbaren Radikalität den Kampf an. Diesen Kampf gegen die Strassen führen die Initiativbefürworter mit dem Presslufthammer im eigentlichen Sinne des Wortes.

Vorprogrammierter Streit

Unser Strassennetz soll in seinem Umfang auf dem Stand vom 30. April 1986 eingefroren werden. Die Stadtautobahn St.Gallen (N1), die neue Walenseeauto-

bahn (N3), die dritte und vierte Spur der N13 zwischen Chur und Reichenau, weitere Nationalstrassen-Teilstücke sowie viele Kantons-, Gemeinde- und Erschliessungsstrassen – für jede Region liessen sich Beispiele aufführen – aber wurden nach dem Stichtag 30. April 1986 dem Verkehr übergeben. Sie alle müssten geschlossen oder abgebrochen werden, es sei denn, man könnte andere Strassen mit der gleichen Fläche «aus dem Verkehr ziehen». Doch wie soll das geschehen, um welche Strassen ginge es, mit welchen Folgen für die Bevölkerung, wer soll das alles bezahlen? Und letztlich: Wo sollen allenfalls andere Strassen abgebrochen werden? Wer soll darüber entscheiden? Eines ist sicher: Der Streit unter den betroffenen Quartieren, Gemeinden und Kantonen wäre vorprogrammiert.

Gegen die Berggebiete

Neue Strassen und Strassenerweiterungen dürften nach der Initiative nur noch gebaut werden, wenn die gleich grosse Strassenfläche in der gleichen Region aufgehoben wird. Damit könnten kaum noch neue Umfahrungs- oder bessere Verbindungsstrassen gebaut werden. Besonders betroffen wären die Berggebiete, denn hier können in der gleichen Region nicht einfach andere Strassen abgerissen werden. So muss beispielsweise bei neuen Umfahrungen die bisherige Strasse weiterhin für den lokalen Verbindungsverkehr offengehalten werden. Ausnahmen wären nach dem Initiativtext nur in absoluten Ausnahmefällen möglich. Also weiterhin Gestank und Verkehr in den Dörfern. Diese «Betoninitiative» würde der Umwelt und den Menschen einen schlechten Dienst erweisen!

Graben zur französischen Schweiz

Nicht gebaut werden könnte auch die Autobahn durch den Jura, die Transjurane. Wie sollen im Jura gleich grosse andere Strassenflächen abgerissen werden? Mutwillig wird hier ein tiefer Graben zwischen der deutschen und französischen Schweiz aufgerissen. Die Initiative ist wirklich in allen Punkten verfehlt. Bereits ihre Grundidee ist extrem und in ihren Wirkungen hätte sie katastrophale Folgen.

Gewaltiger Druck von aussen

Ginge es nach dem Willen der Initianten der "Stopp dem Beton"-Initiative, dann wäre bei den Unwettern vom Februar das ganze Berner Oberland östlich von Interlaken vom Kanton abgeschnitten gewesen. Für Wochen: die rechtsufrige Strasse weggespült, die linksufrige Autobahn aufgrund ihrer Initiative abgerissen.

Pardon, die Initianten werden immer wütend, wenn man schreibt, alle nach 1986 gebauten Autobahn- und Hauptstrassenstücke müssten bei Annahme der Beton-Initiative abgerissen werden. Sie legen Wert darauf, dass die Strassen auch "einem anderen Zweck zugeführt" werden könnten. Nur konnte mir bis heute noch niemand sagen, welchem "anderen Zweck" eben etwa die schon angesprochene Brienersee-Autobahn zugeführt werden sollte: Als Wohnstrasse eignet sie sich nicht, weil das Gebiet zu dünn besiedelt ist. Als Parkplatz kann sie nicht genutzt werden, weil erstens die Olympischen Spiele im Oberland definitiv nicht stattfinden und zweitens das Parkplatzbedürfnis in der Region doch nicht so gross ist. Blicke noch die Möglichkeit eines wirklich gut ausgebauten Rad- und Wanderweges. Immerhin könnten wohl die Tunnel an einen Champignon-Züchter vermietet werden. Das würde Geld sparen. Denn die Brienersee-Autobahn wäre nicht das einzige Teilstück, das die Initianten weghaben möchten: Allein im Kanton Bern müssten sieben eben fertiggestellte oder noch im Bau befindliche Strassen abgerissen oder "umstrukturiert" werden. Weitere sechs Projekte, die meisten davon betreffen Umfahrungen grösserer Ortschaften, könnten nicht mehr weiterverfolgt werden.

Der Baudirektor des Kantons Zürich, Regierungsrat E. Honegger, rechnet allein für den Kanton Zürich mit Kosten von gegen 70 Millionen Franken, die die verlangten Abbrucharbeiten die öffentliche Hand kosten würden. Die Initiative hätte aber nicht nur auf der Kostenseite schwerwiegende Folgen: Die Stilllegung wichtiger Autobahnabschnitte und regionaler Hauptstrassen würde zu einer Benachteiligung ganzer Regionen führen und hätte deshalb weitergehende volkswirtschaftliche Schäden zur Folge. Auch punkto Umweltschutz würde sich die Initiative verheerend auswirken. Die Anwohner der Walensee-Strasse oder die Tessiner in der Leventina wissen, was es heisst, wenn sich der ganze Transitverkehr wieder durch ihre Dörfer zwingen müsste, wie die Initianten dies wollen. Denn auch diese beiden Strassen müssten wieder verschwinden. Verheerende Folgen hätte die Initiative auch auf die Unfall-Statistiken. Nicht zuletzt deshalb, weil in den letzten Jahren immer mehr gefährliche Strassen entschärft oder umfahren wurden, haben sich in der Schweiz trotz zunehmendem Verkehr immer weniger Unfälle ereignet. Damit wäre wohl endgültig Schluss.

Nicht zuletzt würde uns Schweizer die Initiative international in ein schiefes Licht stellen. Gerade im Bereich Verkehr ist der Druck der EG auf unser Land schon heute immens. Noch sind wir nicht bereit, diesen Druck auch nur ansatzweise aufzufangen. Die Bahn 2000 steckt mitten in der Bauphase, die NEAT in den Anfängen der Projektierung und just die in jüngster Zeit erstellten Anlagen zum speditiveren und damit einladenderen Huckepack-Verkehr müssten wieder abgebrochen werden. Tatsachen, die das Ausland wohl nicht ohne Gegenmassnahmen schlucken würde. Bisher konnten wir den Kopf immer noch aus der Schlinge ziehen, weil wir wenigstens guten Willen zeigten. Würde die Beton-Initiative angenommen, wäre damit ab dem 2. April Schluss. Deshalb muss die Devise heissen "Stopp der unsinnigen Beton-Initiative" und am 1. April ein wuchtiges Nein in die Urne!

Matthias Stadelmann

Späte Erkenntnisse

Warum wohl hat die grüne Präsidentin der nationalrätlichen Verkehrskommission, Verena Diener, vor wenigen Monaten in der grossen Kammer zur "Betoninitiative" den Eventualantrag gestellt, auf das Datum des 30. April 1986 als Stichtag für die zulässigen Strassenflächen sei zu verzichten? - Weil sie eingesehen hat, dass in beiden Räten des eidgenössischen Parlaments eine Radikallösung à la mode Rückbau des Strassennetzes keine Chance haben wird.

In beiden Räten wurde verschiedentlich auf den Zwang zum Abbruch verschiedener neuerstellter Nationalstrassenstücke hingewiesen; unter anderem auch auf die Walensee-Autobahn. Diese Voten wurden von den Grünen mit keinem Wort widersprochen. Offenbar war man sich im Lager der Befürworter der "Betoninitiative" und des Eventualantrages einig, dass der Abbruch dieser neuerstellten Strassenstrecken bei einer Annahme dieser Initiative hinzunehmen wäre.

Davon wollen die Befürworter der "Betoninitiative" heute aber nichts mehr wissen. Sie bezichtigen den Bundesrat und die Gegner dieser Initiative der Lüge und Demagogie, weil diese das Volk darauf aufmerksam machen, dass bei einem Ja am 1. April die Walensee-Autobahn abgebrochen werden müsste. Das Befürworterkomitee erwägt sogar rechtliche Schritte gegen die entsprechende Darstellung des Sachverhalts in den Abstimmungserläuterungen des Bundesrates.

Das ist nichts weiter als abstimmungstaktisches Geplänkel mit dem Ziel, das Schweizer Volk über die Tragweite dieser Initiative irrezuführen. Denn die "Betoninitiative" sagt ganz klar, dass der Umfang des allgemein und öffentlich zugänglichen Strassennetzes den am 30. April 1986 festgestellten Umfang bezüglich der bedeckten Oberfläche nicht überschreiten darf. Die Walensee-Autobahn ist nach diesem Stichtag eröffnet worden, und in dieser dichtbesiedelten Region gibt es praktisch keine Kantons- oder andere Strassen, die dem allgemeinen motorisierten Strassenverkehr ohne weiteres entzogen werden könnten.

Es bleibt somit dabei: Bei einer Annahme der "Betoninitiative" müsste die Walensee-Autobahn entweder abgebrochen oder dann halt in eine Fussgängerzone oder in einen Veloweg umgewandelt werden.

Es sei denn, man wolle dieses Autobahnteilstück nur noch für die öffentlichen Busse offenhalten... Die Unmöglichkeit dieses Zustandes hatte wohl auch Verena Diener erkannt, als sie im Parlament den Eventualantrag zur Verschiebung des Stichdatums für die Schliessung von Strassen eingereicht hat. Es ist bestimmt nicht zuviel verlangt, wenn Frau Diener ihre späten Erkenntnisse auch den Befürwortern dieses verkehrs- und volkswirtschaftlichen Monsters weitergeben könnte.

Hans Koller
Schweiz. Strassenverkehrsverband FRS

Walenseestrasse als Wanderweg?

Zu einem schlechten Aprilscherz

Am 1. April sind Volk und Stände aufgerufen, zu einem schlechten Aprilscherz Stellung zu nehmen. Gemeint ist die Initiative "Stopp dem Beton". Nach ihrem Wortlaut dürfte der Umfang des dem motorisierten Verkehr zugänglichen Strassennetzes "den am 30. April 1986 festgestellten Umfang bezüglich der bedeckten Oberfläche" nicht mehr überschreiten. Neue Strassen und Strassenerweiterungen sollen nur noch gebaut werden dürfen, wenn gleich grosse Strassenflächen "in der gleichen Region anderen Zwecken" zugeführt werden. Dabei können die Kantone unter anderem eine Ausnahmegewilligung erteilen, falls in einer "dünn besiedelten" Region infolge unzureichender Erschließung "untragbare Verhältnisse" herrschen und keine andere Lösung ins Auge gefasst werden kann. Mit andern Worten überlässt das Volk begehren dicht besiedelte Regionen mit untragbaren Verhältnissen ihrem Schicksal.

Die Initiative ist unsinnig, auch wenn ihre Urheber das Gegenteil behaupten und dem Stimmbürger im Falle einer Annahme sozusagen paradiesische Zustände vorgaukeln. Unsinnig ist allein schon der Stichtag: Der Umfang der Strassenfläche ist am 30. April 1986 gar nie "festgestellt" worden und liesse sich hinterher selbst unter grossem Verwaltungsaufwand kaum mehr ermitteln. Denn es geht nicht nur um die National-, die Haupt- und die Kantonsstrassen, sondern auch um die Strassen in den Gemeinden, inbegriffen Gütersträsschen soweit sie dem allgemeinen Verkehr zugänglich sind.

Folge des geforderten "Einfrierens" der Strassenfläche wären daher vorab massive Eingriffe in die kantonale Strassenhoheit und in die Gemeindeautonomie, so dass der Vorbehalt zugunsten der "Mitwirkung der Stimmberechtigten bei Entscheidungen über den Strassenbau" in Kantonen und Gemeinden eher zynisch anmutet. Sodann lässt sich nicht wegdisputieren, dass zahlreiche Strassen abgebrochen werden müssten, auch wenn die Initianten wegen dieses Einwandes mit rechtlichen Schritten gedroht haben. Den Richter publizistisch ins Spiel zu bringen, ist in einer Abstimmungskampagne allemal nützlich, weil das eine zusätzliche Präsenz in den Medien gewährleistet. Das heisst nicht, dass man den Kadi wirklich bemühen will...

Natürlich stimmt es: Der Initiativtext verlangt nicht expressis verbis den Abbruch von Strassen. Aber de facto bliebe in manchen Fällen keine andere Wahl, wenn in der gleichen Region keine Alter-

native zur Verfügung stünde und es nicht möglich wäre, eine gleich grosse Fläche anderen Zwecken zuzuführen. So oder so wären indessen die Kosten enorm, und dafür aufzukommen hätten letzten Endes die Steuerzahler.

Zweifellos könnte man die seit dem 30. April 1986 erstellten Strassen auch bloss sperren und stilllegen, falls man das Geld für den Abbruch oder die "Flächenentsiegelung" - ein Begriff aus dem Jargon der Initianten - nicht aufbrächte. Das widerspräche aber beim Fehlen von Ersatzlösungen in der gleichen Region klar dem Initiativtext. Es stimmt daher nicht, wenn die Befürworter in ihrer Abstimmungszeitung behaupten, "es müssen nach Annahme der Initiative keine Strassen abgebrochen werden". Es müssten, koste es, was es wolle.

Wie absurd das Volksbegehren ist, sei allein am Beispiel der Walenseestrasse geschildert. Ein Abbruch stünde sicher schon deshalb nicht zur Diskussion, weil er vermutlich teurer zu stehen käme als der Bau. Also bleiben zwei Möglichkeiten:

Entweder dient dieses wichtige Teilstück der N 3 weiterhin dem motorisierten (Durchgangs)Verkehr. Dann ist in der gleichen Region eine gleich grosse Strassenfläche anderen Zwecken zuzuführen. Aber wo? Durch Stilllegung der alten Kerenzerbergstrasse und Umwandlung zum Beispiel in einen nicht asphaltierten Wanderweg? Kaum denkbar. Eine Alternative besteht jedoch in dieser Region nicht.

Oder man sperrt die Nationalstrasse entlang dem Walensee und führt sie anderen Zwecken zu. Doch welchen? Unter "Flächenentsiegelung" ebenfalls Freigabe für die Fussgänger? Warum nicht, nur müssen sich die Wanderer auch tags mit Taschenlampen bewaffnen, denn die Tunnelbeleuchtung brennen zu lassen, passt dann auch wieder nicht ins Oeko-Konzept...Geeignet wäre die stillgelegte Strasse zudem als Touristenattraktion mit Führungen namentlich für Ausländer unter dem Motto: Seldwyla for ever!

Difficile est satiram non scribere - es ist schwierig, über diese unsinnige Initiative keine Satire zu schreiben.

Rolf Haerberli

Darum: Beton-Initiative Nein!

