

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, 6. März 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

Noch etwas mehr als drei Wochen dauert es, bis die Urnen für die eidg. Volksabstimmung vom 1. April 1990 geöffnet werden. Wir hoffen, dass Sie trotz Beginn der Frühjahrsession der Räte in Bern noch Zeit für die Information über die drei Kleeblatt-Initiativen finden. Zur Erleichterung der Arbeit bieten wir Ihnen im heutigen Pressedienst drei Artikel an:

- von Nationalrätin Susanna Daepf (SVP/BE), Co-Präsidentin des schweiz. Aktionskomitees: "Die Sache mit dem Kulturland"
- von Nationalrat Ulrich Fischer (FDP/AG): "Ein Kleeblatt, das kein Glück bringt"
- von Matthias Stadelmann: "St. Florians-Politik"

In der Hoffnung, Ihnen mit unseren Informationen dienlich zu sein, verbleibt mit freundlichen Grüßen

Für den Presseausschuss

Jens Lundsgaard-Hansen



Beilage: erwähnt

KLEEBLATT-INITIATIVEN: DIE SACHE MIT DEM KULTURLAND

Von SVP-Nationalrätin Susanna Daepf, Oppligen/BE, Co-Präsidentin des schweizerischen Aktionskomitees "Kleeblatt 3 x Nein"

Dass die nächsten eidgenössischen Volksabstimmungen am 1. April 1990 abgehalten werden, hat schon fast symbolischen Charakter. Die drei sog. Kleeblatt-Initiativen des VCS entspringen, ebenso wie die POCH-Initiative "Stopp dem Beton", einer fundamentalistischen Autofeindlichkeit, die der Lösung unserer Verkehrsprobleme auch unter dem Aspekt des Umwelt- und Kulturlandschutzes keinesfalls dienlich ist. Es lohnt sich, die Sache etwas genauer unter die Lupe zu nehmen.

Um welche Lücken geht es eigentlich?

Die drei Volksinitiativen, deren viertes "Kleeblatt" – die Verhinderung der N16-Transjurane von Courredlin nach Boncourt – im November 1989 zurückgezogen wurde, wollen die Schliessung von drei Nationalstrassenlücken verhindern: die N1 von Murten bis Yverdon, die N4 im Knonaueramt und die N5 zwischen Solothurn und Biel. Der VCS als Träger der Initiativen hat zur Begründung geschrieben, die betreffenden Regionen sollten "vor der Zerstörung durch drei Autobahn-Teilstücke" gerettet werden. Die betroffenen Regionen sehen dies wohl etwas anders. Im Knonaueramt etwa äusserten sich in einer Meinungsumfrage vor kurzem 70 Prozent der Bevölkerung für den Bau der Autobahn.

Der grösste Teil unseres Autobahnnetzes ist heute fertiggestellt und übernimmt einen grossen Teil des Verkehrs, der sich früher durch Dörfer und Städte quälte. Die eidg. Räte haben die drei umstrittenen Teilstrecken des bereits 1960 geplanten Autobahnnetzes bei der letzten Ueberprüfung im Jahre 1986 bewusst im Netz belassen. Und dies mit guten Gründen:

- In allen drei Regionen mit Autobahnlücken leiden die Ortschaften – z.B. die Stadt Biel (N5) oder die Dörfer im Broyetal (N1) – unter einem gewaltigen Durchgangsverkehr. Im Broyetal werden ebensoviele Lastwagen gezählt wie auf der Gotthard-Achse!

- Autobahnen sind die sichersten Strassen: viermal sicherer als Hauptstrassen, sechsmal sicherer als Innerortsstrassen pro gefahrenen Kilometer.
- Würden die N1 und die N5 nicht gebaut, wäre einmal mehr die Romandie, ganz besonders die Kantone Freiburg, Waadt, Jura und Neuenburg, betroffen. Diese Verbindungen sind staatspolitisch – Stichwort "Röstigraben" – von grösster Bedeutung.

Kulturland: und die Umfahrungsstrassen?

Es wird von Seiten der Initianten argumentiert, durch den Bau der betreffenden Nationalstrassenstücke würden Hektaren von wertvollem Kulturland verbaut. Als Bäuerin bin ich dem Landschafts- und Kulturlandschutz ganz besonders verpflichtet. Auch ich sehe die Gefahr, die dem schwindenden Kulturland in unserem dichtbesiedelten Land durch eine allzu exzessive Bautätigkeit erwachsen kann. Es ist wahr: die Schliessung der Lücken im Netz wird Kulturland beanspruchen, wobei die Linienführungen ganz erheblich verbessert wurden (z.B. Untertunnelungen). Doch dies ist eben nur der eine Teil der Wahrheit: kommen die Autobahnen nicht, werden die heute in unerträglichem Mass belasteten Ortschaften mit neu gebauten Strassen umfahren werden müssen. Es lässt sich heute voraussagen, dass diese Umfahrungsstrassen etwa gleich viel oder womöglich sogar mehr Kulturland beanspruchen werden als der Bau der Autobahnen! Das Argument "Kulturland" sticht deshalb im Grunde genommen nicht. Umso mehr zählen aber die klaren Vorteile der Autobahnen, welche die letzten Lücken schliessen sollten: Verlegung des Verkehrs von Dörfern auf Autobahnen, höhere Verkehrssicherheit, flüssigerer und damit umweltfreundlicherer Verkehr. Der Bau dieser Autobahnen hat deshalb nicht nur mit Solidarität gegenüber der Romandie (N1 und N5) und der Innerschweiz (N4), sondern auch mit Solidarität gegenüber all diesen Dörfern zu tun. Als Bewohnerin eines Strassendorfes mit regem Durchgangsverkehr weiss ich um diese Problematik, insbesondere auch um die Gefährdung unserer Kindern.

Keine Hilfe für den öffentlichen Verkehr

Die Initianten argumentieren auch, eine Annahme der Kleeblatt-Initiativen würde der Förderung des öffentlichen Verkehrs dienen. Diese Hoffnung ist, wir wissen es aus

Erfahrung, ebenso alt wie falsch. Weder absichtlich provozierte Staus in der Stadt Zürich noch die jährlich vorprogrammierten kilometerlangen Kolonnen vor dem Gotthard-Tunnel bringen die Menschen von der Benützung ihres Autos ab. Die Chance des öffentlichen Verkehrs liegt nicht in der Behinderung des Privatverkehrs, sondern in der Verbesserung des Dienstleistungsangebotes. Die Erfahrungen mit dem TGV in Frankreich haben dies deutlich gezeigt, ein vergleichbarer Umsteigeeffekt wird auch mit dem Bau der S-Bahn im Raum Zürich entstehen.

Experimente im Bereich des Transitverkehrs können wir uns gerade heute, im Vorfeld des europäischen Zusammenschlusses, nicht leisten. Sowenig wie wir nach dem Bau eines Hauses auf das Einsetzen der Fenster verzichten würden, sollten wir die Fertigstellung eines vernünftig geknüpften Nationalstrassennetzes verhindern.

Ein Kleeblatt, das kein Glück bringt

von Nationalrat Ulrich Fischer, Seengen

Bei diesen Initiativen haben wir es mit einem ehemals vierblättrigen Kleeblatt zu tun, das bereits ein Blatt verloren hat und uns kein Glück bringen würde. Der Name scheint mir deshalb verfehlt. Eher handelt es sich um Brennessel-Initiativen, denn bei deren Annahme würden wir uns gehörig in die Nesseln setzen.

Staatspolitisch gefährlich

Zwei der drei Nationalstrassenlücken, die nach Meinung der Initianten nicht geschlossen werden sollen, betreffen Verbindungen zwischen der deutschen und welschen Schweiz, nämlich Murten - Yverdon der N1 und Biel - Solothurn der N5. Ein vor allem durch die deutschschweizer Kantone bewirkter Abstimmungsentscheid, diese Teilstücke nicht zu realisieren, hätte schädliche staatspolitische Wirkungen. Im Welschland würde damit einmal mehr am Willen der deutschen Schweiz gezweifelt, die notwendigen Brücken über den Röstigraben zu schlagen. Wer gegen die Erstellung dieser beiden noch fehlenden Autobahnstücke stimmt, verkennt die integrierende Wirkung guter Verkehrsbedingungen zwischen den einzelnen Landesteilen. Wir haben allen Grund, in der Schweiz diesem Aspekt höchste Beachtung zu schenken.

Nationales Werk nicht unvollendet lassen

Unser Nationalstrassennetz geht der Vollendung entgegen. Von den insgesamt 1'856 km Nationalstrasse fehlen lediglich noch 370. Nach dem Willen der Initianten sollen nun von diesen 370 km deren 85 oder 4,5 % des Netzes nicht realisiert werden. Ein solches Vorgehen könnte nicht anders denn als Schildbürgerstreich bezeichnet werden. Dies umsomehr, weil diese Nationalstrassenabschnitte nicht nur Städte und Dörfer vom Durchgangsverkehr entlasten, sondern darüber hinaus auch wichtige Verbindungsfunktionen zwischen einzelnen Landesteilen haben. So stellt die N1 zwischen Murten und Yverdon das letzte Teilstück dar, welches noch zur Vollendung der Ost-West-Strassenachse durch unser Land fehlt und zugleich auch einen Bestandteil der E25, einer wichtigen europäischen Transitachse bildet. Der umstrittene Abschnitt der N4 durch das Knouneramt stellt seinerseits die Verbindung zwischen Tessin/Innerschweiz und Zürich/Ostschweiz sicher und dürfte mit dem langen Islisbergtunnel unter den Aspekten Landschaftsschutz und Immissionen noch eine erhebliche Verbesserung erfahren. Das gleiche gilt für die N5, die mit der Untertunnelung der Grenchner Viti wesentlich landschaftsfreundlicher gestaltet werden kann.

Mit dem willkürlichen Herausbrechen solcher Teilstücke wird die Zweckmässigkeit und der Nutzen unseres gesamten Nationalstrassennetzes erheblich reduziert. In diesem Sinn ist die Feststellung eindrucksvoll, wonach die Kantonsstrasse im Broyetal - im Bereich der N1-Lücke - ungefähr gleichviel Schwerverkehr bewältigen muss, wie die N2 im Kanton Uri. Die Verkehrszählungen haben Ergebnisse gebracht, die durchwegs ein Mehrfaches über den Prognosen von 1960 liegen und zwar sowohl dort, wo Nationalstrassen gebaut wurden, als auch dort, wo solche fehlen. Der Glaube, der Verkehr lasse sich durch Aufrechterhaltung oder Schaffung von Engpässen reduzieren, ist irrig und entsprechendes Handeln gemahnt an Vogel-Strauss-Politik.

Zweckmässigkeit bestätigt

Aufgrund von entsprechenden Vorstössen in den Eidg. Räten überprüften anfangs der 80-er Jahre eine Fachkommission und das Parlament das 1960 beschlossene Nationalstrassennetz. Von den sechs dabei einbezogenen Abschnitten wurden deren fünf bestätigt und lediglich der Rawiltunnel mit der Simmentalstrasse fallengelassen. Diesen Entscheiden lagen die in der Zwischenzeit gewonnenen verkehrspolitischen Erfahrungen zugrunde; dem erhöhten Stellenwert des öffentlichen Verkehrs wurde Rechnung getragen. Seither haben sich keine neuen Erkenntnisse ergeben. Vielmehr darf festgehalten werden, dass das seinerzeitige Konzept zweckmässig war und auch heute noch einer kritischen Prüfung standhält. Es besteht kein Anlass, dieses Gesamtkonzept durch kurzsichtige Entscheide in Frage zu stellen. Mit einer Ablehnung der Kleeblatt-Initiativen sorgen wir dafür, dass das schweizerische Nationalstrassennetz nunmehr fertiggestellt werden kann.

Aarau, 21. Februar 1990 F/az

St. Florians-Politik

"Heiliger St. Florian, beschütze unsre Häuser, zünd lieber andre an!" - Das neue Leitmotiv der Schweizer Verkehrspolitik? Offensichtlich ja, anders lassen sich die Kleeblatt-Initiativen aus verkehrspolitischer Sicht nicht erklären. Mit ihrem Begehren, die letzten Lücken im Schweizer Autobahnnetz seien nicht zu schliessen, betreiben die Initianten eine kurzsichtige St. Florians-Politik erster Güte.

Wohl jedermann hat heute erkannt, dass der Verkehr - übrigens nicht nur auf der Strasse, sondern auch auf der Schiene, zu Wasser und in der Luft - Probleme mit sich bringt. Niemand wohnt wohl gerne unter der Anflugschneise eines Flughafens oder neben einem grossen SBB-Güterbahnhof. Auch versteht man, dass Leute, die plötzlich statt im Grünen in der Nähe einer neu erstellten Strasse wohnen würden, sich gegen solche Projekte wehren. Nur sollten genau diese Leute fair genug sein, dasselbe Recht denjenigen zuzubilligen, die durch die heutige Situation benachteiligt werden.

Wenn die Kleeblatt-Initianten auf die Opposition gegen die N4 im Knonauseramt aufmerksam machen, vergessen sie wohlweislich zu erwähnen, dass der Bau dieser Strecke nicht nur etliche Dörfer im Knonauseramt sondern auch die Ortschaften im Sihltal vom grössten Teil des Transitverkehrs befreien würde. Dasselbe gilt auch für die beiden anderen Strecken. Niemand spricht etwa von den Bewohnern von Domdidier an der Strecke von Murten nach Yverdon, wenn er den Endausbau der N1 verhindern möchte. Niemand spricht von den Bewohnern der Städte Solothurn und Biel, durch die sich der Transitverkehr heute in fast chaotischem Ausmass zwingt. Niemand spricht aber auch von den Anwohnern der N12 westlich von Bern.

Was nun die Freiburger und Waadtländer mit den Kleeblatt-Initiativen zu tun haben sollen? Die Antwort ist einfach: Dadurch, dass die N1 und die N5 heute noch lückenhaft sind, weicht der gesamte Verkehr in die Westschweiz aus den Regionen Basel, Solothurn, Mittelland, Zürich, Ostschweiz und Innerschweiz auf die N12 via Bern-Freiburg-Montreux aus. Bisher hat noch niemand die Anwohner dieser Strecke befragt, wie sie sich zum Endausbau des Autobahnnetzes stellen. Schade, denn die Direktbetroffenen reden eine deutliche Sprache. Eine Sprache, die den Initianten gar nicht ins Konzept passt. Sie möchten die Entlastung ihrer Dörfer und Städte lieber heute schon als erst morgen. Und sie sind bereit, ihren Anteil am Verkehr zu übernehmen. Nicht wie die linksgrünen St-Florians-Jünger, die immer noch dem Irrglauben nachhängen,

neue Strassen zögen neuen Verkehr nach sich und dabei nicht realisieren wollen. dass neue Strassen den bestehenden Verkehr lediglich besser portionieren.

Ein grosser Teil unseres Transitverkehrs ist nicht hausgemacht. Die geografische Lage der Schweiz bringt es mit sich, dass sie für den Nord-Süd-Verkehr, aber auch für einen grossen Teil des europäischen Ost-West-Verkehrs, eine wichtige Drehscheibe bildet. Gerade auch dieser Transitverkehr bringt für uns Schweizer grosse Probleme mit sich. Diese Probleme lösen wir aber nicht, indem wir ihre Existenz negieren. Sondern wir müssen sie in die Hand nehmen im festen Willen, Lösungen zu finden. Die Kleeblatt-Initiativen bilden dafür eine gute Gelegenheit.

Nur wer am 1. April die drei Kleeblätter ablehnt, grenzt sich gegen die St. Florians-Politiker ab und zeigt damit, dass er gewillt ist, eine Politik zu betreiben, die im Interesse einer breiten Oeffentlichkeit die Probleme unserer Zeit angeht. Um sie zu lösen, nicht um sie zu negieren.

M. Stadelmann