

VOLKSINITIATIVE "STOPP DEM BETON - FUER EINE BEGRENZUNG DES STRASSENBAUS"

VOLKSINITIATIVEN

"FUER EIN AUTOBAHNFREIES KNONAUERAMT" "FUER EINE AUTOBAHNFREIE LANDSCHAFT ZWISCHEN MURTEN UND YVERDON" "FUER EINE AUTOBAHNFREIE AARELANDSCHAFT ZWISCHEN BIEL UND SOLOTHURN/ZUCHWIL

(KLEEBLATT-INITIATIVEN)

KURZ - INFO

zur eidgenössischen Volksabstimmung vom 1. April 1990

1. WORTLAUT

BETON-INITIATIVE

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36^{quater} (neu)

¹ Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes, welches dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglich ist, darf den am 30. April 1986 festgestellten Umfang bezüglich der bedeckten Oberfläche nicht überschreiten.

² Neue Strassen und Strassenerweiterungen dürfen nur gebaut werden, wenn gleich grosse Flächen des bestehenden, dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglichen Strassennetzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt werden.

³ Die Kantone können in folgenden Fällen eine Ausnahmegewilligung erteilen:
a. falls in einer dünn besiedelten Region infolge unzureichender Erschliessung untragbare Verhältnisse herrschen und keine andere Lösung ins Auge gefasst werden kann;
b. falls infolge Aufgabe eines Strassen- oder Autobahnprojektes Anpassungen ans Strassennetz vorgenommen werden müssen.

⁴ Normen von Kantonen und Gemeinden über die Mitwirkung der Stimmberechtigten bei Entscheidungen über den Strassenbau bleiben vorbehalten.

KLEEBLATT-INITIATIVEN

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Volksinitiative "für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon" (N1)

Art. 36^{bis} Abs. 7

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

Volksinitiative "für ein autobahnfreies Knonauer Amt" (N4)

Art. 36^{bis} Abs. 8

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

Volksinitiative "für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil" (N5)

Art. 36^{bis} Abs. 9

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

2. VORGESCHICHTE

Das Schweizer Nationalstrassennetz ist nahezu vollendet. Nur noch wenige Teilstücke fehlen. Seit den siebziger Jahren wird von Linkskreisen versucht, die Vollendung dieses öffentlichen Werkes zu verhindern. Die Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau" wurde 1978 vom Schweizervolk deutlich verworfen. Die nachfolgende parlamentarische Ueberprüfung von sechs umstrittenen Autobahnabschnitten ergab keine wesentlichen Abstriche am Nationalstrassennetz.

3. LANCIERUNG UND ZUSTANDEKOMMEN DER INITIATIVE

Mit diesem Entscheid wollten sich Vertreter grüner und der POCH nahestehender politischer Gruppierungen nicht abfinden. Am 25. Februar 1986 reichten sie mit 111'277 gültigen Unterschriften die Volksinitiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!" ein. Obwohl sie praktisch undurchführbar ist, wurde die Initiative für gültig erklärt.

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) reichte am 2. Juli 1987 die vier Kleeblatt-Initiativen ein: gegen die N1 mit 138'836, gegen die N4 mit 134'447, gegen die N5 mit 133'061 und gegen die N16 mit 132'564 gültigen Unterschriften.

4. TRAEGERSCHAFT

Hinter der extremen Beton-Initiative stehen Vertreter von PdA/PSA/POCH und der Grünen sowie Einzelpersonen. Die SPS unterstützt das Volksbegehren.

Die Kleeblatt-Initiativen werden getragen von vier regionalen Komitees, unterstützt durch gesamtschweizerische Organisationen wie den VCS, den WWF und die SGU. Der LdU und die SPS unterstützen die Initiative.

5. BEHANDLUNG IN DEN EIDGENOESSISCHEN RAETEN

Beide Räte lehnen alle vier Initiativen ab:

Nationalrat: (28.9.1989)

Beton-Initiative mit 126 zu 29 Stimmen
Initiative zur N1 mit 110 zu 46 Stimmen
Initiative zur N4 mit 96 zu 55 Stimmen
Initiative zur N5 mit 105 zu 44 Stimmen
Initiative zur N16 mit 125 zu 10 Stimmen

Ständerat: (29.11.89)

Beton-Initiative mit 35 zu 0 Stimmen
Initiative zur N1 mit 32 zu 4 Stimmen
Initiative zur N4 mit 32 zu 3 Stimmen
Initiative zur N5 mit 31 zu 3 Stimmen

Am 8. November 1989 wurde die Initiative zur N16 zurückgezogen.

6. ARGUMENTE GEGEN DIE INITIATIVEN

GEMEINSAME ARGUMENTE

Die Initiativen sind ein Unsinn

Die Beton-Initiative will pauschal alle seit 1986 gebauten Strassen wieder abreißen oder dafür andere Strassen sperren. Das ist ein kompletter Unsinn. Aber auch die drei Kleeblatt-Initiativen sind nicht weniger radikal. Sie reißen willkürlich Lücken in unser Nationalstrassennetz. Das führt zwangsläufig zu einem Verkehrschaos.

Die Initiativen gefährden unsere Sicherheit

Alle 4 Initiativen laufen dem Bestreben nach mehr Verkehrssicherheit krass zuwider. Auf Autobahnen ist das Unfallrisiko um ein Mehrfaches geringer als auf den übrigen Strassen: Autobahnen sind doppelt so sicher wie Ausserortsstrassen und fünf Mal sicherer als Innerortsstrassen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist daher möglichst viel Verkehr auf die Autobahnen zu lenken. Die Initiativen provozieren mehr Unfälle, mehr Verletzte...

Die Initiativen schonen unsere Landschaft nicht

Nationalstrassen können heute ohne Verschandelung der Landschaft gebaut werden. Sei es nun im Knonauer Amt, bei Murten-Yverdon oder Solothurn-Biel. Ein Musterbeispiel, das europäische Beachtung gefunden hat, ist die Nordumfahrung von Zürich beim Katzensee, die schonend in eine empfindliche Gegend eingebettet wurde. Entgegen den Behauptungen der Initianten wird bei den restlichen Autobahnteilstücken auf die Landschaft grösstmöglichst Rücksicht genommen.

Die Initiativen sind umweltpolitisch unverantwortlich

Die Initiativen sind aus umweltpolitischen Gründen höchst bedenklich. Autobahnen ermöglichen einen flüssigen Verkehr, der weniger Energie und weniger schädigende Emissionen verursacht als stockender und stillstehender Verkehr. Die Autobahnen befreien Städte, Dörfer und Quartiere von unerträglichem Lärm und Abgasen. In den heute noch vom Durchgangsverkehr betroffenen Gemeinden im Knonauer Amt zum Beispiel ertönt der Ruf nach einer endlichen Vollendung der Nationalstrasse am lautesten!

Die Initiativen benachteiligen ganze Regionen

Die Initiativen sind in höchstem Masse unsolidarisch, denn sie führen zu einer massiven Benachteiligung ganzer Regionen und Landesteile. Betroffen sind in erster Linie die wirtschaftlichen schwächeren Berg- und Randgebiete. Die Romandie würde von der restlichen Schweiz verkehrsmässig abgeschnitten.

ARGUMENTE GEGEN DIE BETON-INITIATIVE

Die Initiative ist ein radikaler Rundumschlag

Die Beton-Initiative will den Umfang des Schweizer Strassennetzes auf den Stand von 1986 einfrieren. Das ist unmöglich und völlig unsinnig. Es müssten beispielsweise die Walensee-Autobahn und die Nordumfahrungen von St. Gallen und Zürich abgerissen werden. Dazu noch eine beachtliche Zahl von kantonalen und kommunalen Strassen. Das hätte ein totales Chaos zur Folge. Der Verkehr würde sich in Städten, Dörfern und Quartieren stauen.

Die Initiative reduziert den Verkehr nicht

Die Initianten möchten die Anzahl Motorfahrzeuge von heute rund 3,2 Mio. auf 0,53 Mio. reduzieren. Sie wollen deshalb bestehende Strassen wieder abreissen. Die Zunahme der Anzahl Motorfahrzeuge ist aber nicht eine Folge der verfügbaren Strassenflächen. Sie hat vielmehr mit unserem Wohlstand etwas zu tun. Das wissen wir alle selbst am besten.

Die Initiative ist absolut undurchführbar

Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes - National-, Kantons- Gemeindestrassen - per 30. April 1986 ist nicht bekannt. Die Initiative fordert aber eine Rückführung der Strassenfläche auf jenen Umfang. Wie soll das geschehen? Auch neue Quartierstrassen könnten praktisch nicht mehr gebaut werden. Das würde die Erschliessung neuer Quartiere verunmöglichen und den notwendigen Wohnungsbau noch mehr hemmen.

ARGUMENTE GEGEN DIE KLEEBLATT-INITIATIVEN

Die Initiativen verstümmeln unser Autobahnnetz

Unser Nationalstrassennetz bildet ein geschlossenes System, das die Verkehrsströme möglichst rationell und umweltschonend fliessen lässt. Fehlende Stücke werfen das gesamte System ab und zwingen Tausende von Motorfahrzeugen zu Umwegen durch Städte und Dörfer. Diese Lücken müssen geschlossen werden.

Die Initiativen sind eine Provokation

Die Initianten wollen die letzten 5% unseres Nationalstrassennetzes torpedieren. Das ist reine Provokation. Festzustellen ist, dass unser Nationalstrassennetz vernünftig geplant und nicht überdimensioniert ist. Es soll nun auch möglichst landschaftsschonend vollendet werden. Alles andere wäre ein Pfuscher.

Die Initiativen gehören nicht in die Verfassung

Die Bundesverfassung soll Grundsätzliches enthalten. Die Kleeblatt-Initiativen treffen aber auf Verfassungsebene keine Sachentscheidungen. Das gehört nicht in unsere Bundesverfassung!

7. S C H L U S S F O L G E R U N G E N

Unsere Strassen haben eine wichtige Funktion für uns als Fussgänger, Velofahrer und Autofahrer. Verkehr bedeutet aber auch immer wieder Gefahr, insbesondere für den schwächsten Verkehrsteilnehmer, den Fussgänger. Es ist unsere Pflicht, diese Gefahren; wo immer möglich, zu beseitigen. Ohne unsere Autobahnen wäre die Situation verheerend. Die Kleeblatt-Initiativen wollen den letzten drei, vom Verkehr besonders betroffenen Regionen die nötige Verkehrsbelastung verweigern. Die Beton-Initiative will alle Strassen, die in den letzten 4 Jahren gebaut wurden, wieder abbauen oder dafür andere Strassen sperren. Ein solch radikaler Rundumschlag wäre unverantwortlich!

Deshalb
am 1. April 1990

4 X N E I N

zur **BETON-INITIATIVE**

zu den **3 KLEEBLATT-INITIATIVEN**