

Zeitschrift: GZ in Kontakt : Gehörlosenzeitung für die deutschsprachige Schweiz
Herausgeber: Schweizerischer Verband für das Gehörlosenwesen
Band: 84 (1990)
Heft: 7

Rubrik: Schauplatz

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

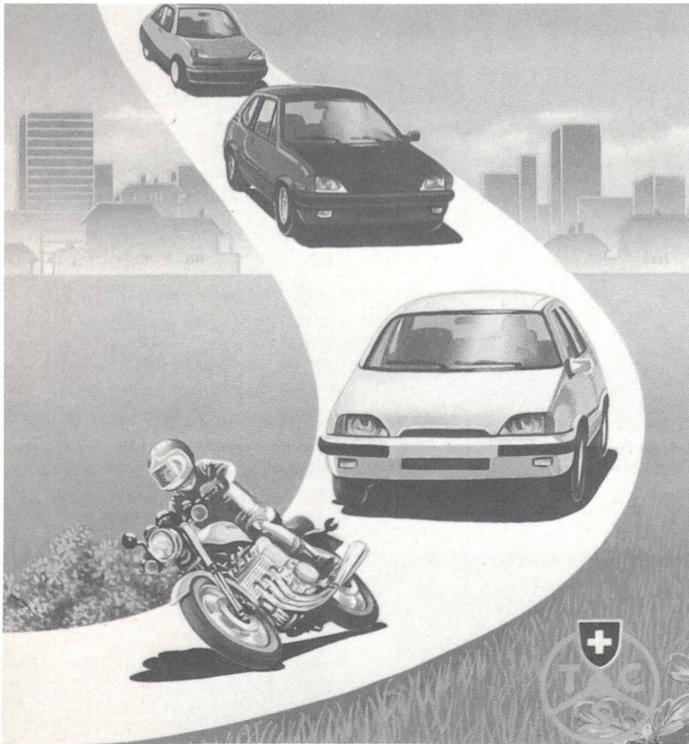
Schauplatz

Zur bevorstehenden Volksabstimmung vom 1. April:
«Initiative Stopp dem Beton»

Strassenbau «sinnvoll» begrenzen

1. April 1990: Abstimmungstag auf gesamtschweizerischer Ebene. Nebst der Bundesrechtspflege und dem Rebbaubeschluss kommen zwei Volksinitiativen zur Abstimmung. In einem Fall geht es um die Initiative «Stopp dem Beton» und im anderen Fall geht es um die «Kleeblatt-Initiative». In diesen beiden Fällen betrifft es das Thema «Verkehr».

Aufgrund verschiedener Dokumentationen versuchen wir, unseren Lesern den Inhalt der Initiative «Stopp dem Beton» zu erläutern. Über das Ja oder Nein soll der einzelne Stimmbürger an der Urne entscheiden.



Die Volksinitiative «Stopp dem Beton» wurde 1986 mit 111 000 Unterschriften eingereicht. Sie verlangt eine Begrenzung der Strassenfläche auf den Stand vom 30. April 1986. Wie gross die Fläche ist, die begrenzt werden soll, ist aber nicht bekannt. Es bestehen nämlich weder Erhebungen aus jener Zeit, noch lassen sich diese heute ohne weiteres nachholen. Die Initianten erklären, dass die «Verbetonierung der Landschaft» die Artenvielfalt und den Wasserhaushalt des Bodens bedroht. Immer mehr Strassen führen zu immer mehr Verkehr und damit zu noch grösserer Luftverschmutzung und zu mehr Unfällen mit Toten und Verletzten. Der Strassenbau sei deshalb «sinnvoll zu begrenzen». Gemäss Initiativtext heisst das: Für jede Strasse, die seit dem 30. April 1986 und in Zukunft gebaut wird, muss in

der gleichen Region eine gleich grosse Fläche des bestehenden Strassennetzes entzogen werden.

Ausnahmen für bestimmte Regionen

Ausnahmen von dieser Regelung sieht die Initiative für dünn besiedelte Regionen vor, welche nur unzureichend erschlossen sind. Die Initianten betonen, es müssten keine Strassen abgebrochen werden. Die Fläche für den motorisierten Verkehr lasse sich anders vermindern, so unter anderem:

- Reduktion der Fahrspuren, zugunsten von Velostreifen beispielsweise;
- Verschmälern der Fahrspurbreiten, zum Beispiel innerorts zugunsten des Trottoirs;
- Verringerung der Zahl von Parkplätzen.

Bezogen auf Studien würde das bedeuten: Die Fläche, die

heute für den motorisierten Verkehr zur Verfügung steht, soll auf etwa 1,7 Prozent der gesamten Landfläche der Schweiz plafoniert (= nach oben hin begrenzt) werden.

Finanzielle Aspekte

Die Initianten argumentieren auch mit finanziellen Einsparungen. Allein durch den Verzicht auf die Vollendung des Nationalstrassennetzes würde der Bund 10 bis 12 Milliarden Franken einsparen. Der Verzicht auf weitere kantonale und kommunale Strassenbauten würden Einsparungen bringen, die diesen Betrag um ein mehrfaches übersteigen. Es ist sinnvoller, das Strassennetz gar nicht auszubauen, als es nachher im Interesse der Verkehrsberuhigung mit teuren baulichen Massnahmen wieder zu verengen. Und schliesslich solle die Initiative auch einen «sanften Druck» aufs Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, aufs Umdenken überhaupt, ausüben.

Ablehnung empfohlen

Bundesrat und Parlament halten die Initiative für zu extrem und lehnen sie ab. Strassen erfüllen wichtige Funktionen und müssen weiterhin gebaut werden können, um Regionen zu erschliessen und Ortschaften vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Wie der Bundesrat weiter erklärt, verhindert die Initiative beispielsweise auch Dorfumfahrungen, welche die Sicherheit und die Lebensqualität der Bevölkerung vergrössern. Alte Dorfstrassen können ja nicht einfach aufgehoben oder gesperrt werden: Der Innerortsverkehr muss weiterhin möglich sein.

Wer entscheidet?

Wer soll entscheiden, welche Strasse zu verschwinden hat, wenn eine neue gebaut wer-

den muss? Über 70 Prozent unserer Strassen sind Gemeindestrassen, die mehrheitlich Siedlungsräume erschliessen. Man kann sie ohne schwere Einbusse für die Anwohner nicht abreißen. Beim Bau neuer National- und Kantonsstrassen müsste man aber auch Gemeindestrassen aufheben. Wer bezahlt dann die Abbruchkosten? Wie soll eine neue Strasse gebaut werden, wenn weder die Gemeinde noch der Kanton auf eine ihrer Strassen verzichten können? Die Initiative führt zu einem kaum lösbaren Konflikt von Zuständigkeiten und Verpflichtungen.

Warum undurchführbar?

Seit dem 30. April 1986 ist das Strassennetz weiter gewachsen. In den Jahren 1986 bis 1989 sind beispielsweise 89 Kilometer neue Nationalstrassen dem Verkehr übergeben worden. Es sind dies namentlich die Strecken der Walenseeautobahn (N3), die Umfahrung von St.Gallen (N1), die Nordumfahrung Zürich (N1), die Abschnitte Interlaken-Brienzwiler (N8), Bex-St.Maurice und Riddes-Sitten (N9) und Teilstrecken der N2 zwischen Airolo und Bellinzona. Wie der TCS bekanntgibt, käme es einem Schildbürgerstreich erster Güte gleich, alle diese neuen Strassen wieder aufzuheben beziehungsweise abzubauen. Die würde den heute umfahrenden Städten und Dörfern den Durchgangsverkehr wieder zurückgeben, mit allen damit verbundenen Gefahren und Belastungen. Weiter der TCS: «Der Inhalt der Initiative «Stopp dem Beton» ist so extrem radikal, dass man eigentlich von einem Missbrauch des Initiativrechts sprechen muss. Ein deutliches Nein ist die einzig richtige Antwort.»

Was mit der Walensee-Autobahn?

Für nach dem 30. April 1986 erstellte Strassen müssten gemäss Initiative andere Strassen im selben Umfang aufgehoben werden. Wo das nicht möglich ist, müsste man die neuen Strassen wieder abbrechen.

Mit der Eröffnung der 22,5 Kilometer langen Strecke Weesen-Flums im November 1987 gehörten die berühmten Staus der Vergangenheit an. Die Sanierung des Engpasses «Qualensee» kostete 910 Millionen Franken.

Mit grosser Wahrscheinlichkeit gibt es in dieser Region nicht 22,5 Kilometer andere Strassen, auf die man verzichten kann. Die alte Kantonsstrasse dient der Ortsverbindung und dem gemischten Verkehr, das übrige Strassennetz der Erschliessung dieser gebirgigen Gegend. Diese Strassen müssten bleiben.

Bei Annahme der Initiative müsste auch ein Abbruch der Walensee-Autobahn in Erwägung gezogen werden!