

84.600

**Postulat Fankhauser**  
**Familien-Generalabonnement**  
**Abonnement général pour familles**

*Wortlaut des Postulates vom 12. Dezember 1984*

Der Bundesrat wird eingeladen, mit den SBB die Einführung eines preisgünstigen Familien-Generalabonnements zu verwirklichen.

*Texte du postulat du 12 décembre 1984*

Le Conseil fédéral est invité, de concert avec les CFF, à introduire un abonnement général pour familles à des conditions avantageuses.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bäumlin, Bircher, Borel, Clivaz, Deneys, Fehr, Gloor, Hubacher, Lanz, Leuenberger Moritz, Longet, Mauch, Nauer, Neukomm, Reimann, Renschler, Robbiani, Ruffy, Schmid, Stamm Walter, Uchtenhagen, Vannay, Wagner, Weber-Arbon, Zehnder (25)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Besonders in der Zeit der grösseren Anstrengung zugunsten des Umweltschutzes sollte das Bahnfahren auch für Familien attraktiv werden, aber auch aus sozialen Gründen.

Die SBB haben für Unternehmungen und Betriebe mit Erfolg übertragbare Generalabonnemente eingeführt. Das gleiche Recht sollten die Familien bekommen! Da Familienmitglieder aber – aus sehr begrüssenswerten Gründen – auch gleichzeitig reisen, sollte eine kombinierte Form der Übertragbarkeit und der Ergänzungsabonnemente mit reduziertem Preis verwirklicht werden.

Gerade für Familien wirkt sich die aktuelle Konkurrenzsituation Bahnpreise/Autokosten zuungunsten der Bahnbenützung aus, wenn diese Familien nicht nur gelegentlich die Bahn benützen wollen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 27. Februar 1985*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 27 février 1985*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Überwiesen – Transmis*

84.568

**Postulat Ruf-Bern**  
**Verkehrsbauten und Kulturland**  
**Ouvrages routiers et ferroviaires**  
**et terres cultivables**

*Wortlaut des Postulates vom 5. Oktober 1984*

Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob beim allfälligen Ausbau des Schienen- und Nationalstrassennetzes der Erhaltung und Rückgewinnung des Kulturlandes nicht höhere Priorität eingeräumt werden könnte und müsste, indem beispielsweise gewisse Strecken tiefgelegt und überdeckt werden.

*Texte du postulat du 5 octobre 1984*

Le Conseil fédéral est invité à examiner la possibilité d'accorder une importance accrue à la sauvegarde des terres cultivables, voire à leur récupération, lors de tout aménagement des réseaux routier et ferroviaire, notamment par la

construction de tranchées profondes couvertes ou de tunnels pour certains tronçons.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Hegg, Meier-Zürich, Oehen, Soldini (4)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Seit der Verankerung des Grundsatzes der Walderhaltung im Bundesgesetz aus dem Jahre 1902 betreffend die eidgenössische Oberaufsicht über die Forstpolizei ist uns der Wald wenigstens quantitativ bewahrt geblieben. Wenn wir ihm, der Luft und dem Boden konsequent Sorge tragen, werden sich auch unsere nachfolgenden Generationen noch daran erfreuen können.

Vom Kulturland als unserer eigentlichen Ernährungsbasis kann dasselbe leider nur noch bruchstückhaft gesagt werden, da dessen Verlust durch keine dem Waldschutz entsprechende Begrenzung verhindert oder auch nur gebremst worden ist – ungeachtet der eminenten Bedeutung ausreichender Kulturlandflächen für die langfristige Existenz unseres Landes.

Als Folge des Glaubens an ein grenzenloses Wirtschaftswachstum, aufgrund einer drastischen Bevölkerungszunahme (zur Hauptsache durch die Einwanderung von über einer Million Ausländern) sowie eines gestiegenen Wohlstandes und der damit einhergehenden Anspruchsinflation jedes einzelnen gingen seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges riesige Flächen Kulturland unwiederbringlich unter Asphalt und Beton verloren. Insgesamt wurden der landwirtschaftlichen Nutzung in den letzten 40 Jahren rund 130 000 Hektaren Wies- und Ackerland entzogen, was täglich einem Bauernhof in der Grössenordnung von nahezu 10 Hektaren entspricht. Unter dem engen Blickwinkel künstlich geschaffener baulicher «Bedürfnisse» wird noch immer jede Sekunde ein Quadratmeter Boden geopfert. Allein der Bau des Nationalstrassennetzes machte bisher einen Kulturlandbedarf von ungefähr 80 000 Hektaren aus. Der primäre Sektor sieht sich zusehends auf schlechtere Böden und in Hanglagen verdrängt. Guter Landwirtschaftsboden, vor allem in den klimatisch günstigeren Gebieten, wurde zur effektiven Mangelware. Der Bericht Häberli/Stalder über die «Entwicklung der landwirtschaftlichen Nutzflächen in der Schweiz, 1939 bis 1975» stellt fest, dass der Kompensation von Landverlusten durch weitere Intensivierung und Steigerung des Ackeranteils Grenzen gesetzt sind, und fragt sich sogar, ob diese Grenzen in einzelnen Landesteilen nicht bereits erreicht oder überschritten seien.

Ergebnis des fatalen Landverschleisses ist die alarmierende Tatsache, dass unser Land in normalen Zeiten nur noch etwa die Hälfte des Kalorienbedarfs aus eigener Produktion zu decken vermag. Gemäss Ernährungsplan 80 ergibt sich für Kriegs- und Krisenzeiten ein Bedarf von 450 000 Hektaren ackerfähigen Landes, damit eine minimale Ernährung einer Bevölkerung von 6,3 Millionen Einwohnern (Bevölkerungszahl heute: 6,5 Millionen!) sichergestellt werden kann. In der Beantwortung der Interpellation Reichling (84.433) und Gerber (84.437) schreibt der Bundesrat selbst unter anderem:

«Die Frage, ob überhaupt noch genügend ackerbaulich geeignetes Land vorhanden ist, auf dem der Mehranbau stattfinden kann, wurde erst in den letzten Jahren angesichts der massiven Kulturlandverluste akut. Dem Bundesrat fehlen dazu ganz genaue Angaben. In der Landwirtschaftszählung von 1980 wurden 275 000 Hektaren offenes Ackerland und 106 000 Hektaren Kunstwiesen, zusammen 381 000 Hektaren Ackerfläche, ermittelt. Weiter ist davon auszugehen, dass unter den erhobenen 561 000 Hektaren Naturwiesen sich noch einzelne Flächen befinden, die unter erschwerten Bedingungen ebenfalls ackerbaulich nutzbar wären. Ob und wo jedoch die zu den 450 000 Hektaren minimal benötigten Fruchtfolgeflächen (ackerfähiges Kulturland) noch fehlenden rund 70 000 Hektaren tatsächlich vorhanden sind, kann zurzeit nicht genau gesagt werden. Wesentliche Reserven bestehen vermutlich nicht. In den bestgeeigneten, traditionellen Ackerbaugebieten wird heute

bereits Ackerbau in einem Umfang betrieben, dass eine weitere Ausdehnung kaum mehr möglich ist.»

Eine minimale Ernährung der Schweizer Bevölkerung in Krisenzeiten ist also – trotz der optimistischen Voraussagen im Ernährungsplan 80 – keineswegs gewährleistet, insbesondere auch angesichts der Tatsache, dass gemäss neuesten Erkenntnissen die Ertragsfähigkeit der Böden unter dem Einfluss von Schwermetallen abnimmt.

Im Februar 1984 erhob der Schweizerische Bauernverband zur Sicherung der Fruchtfolgeflächen nach jahrelangem Schweigen endlich die Forderung, die grösstenteils stark überdimensionierten Bauzonen seien ohne Verzug zu korrigieren. Von 80 000 bis 90 000 Hektaren unüberbauten Landes in Bauzonen müssten etwa die Hälfte wieder ausgezont werden. Das Raumplanungsgesetz aus dem Jahre 1979 will unter anderem das für die Landesversorgung unabdingbar benötigte landwirtschaftliche Kulturland sichern. Beim Vollzug des Gesetzes (Verabschiedung der Richtpläne) ergeben sich jedoch in den Kantonen zahlreiche Vollzugsschwierigkeiten, die der Bund offensichtlich nur in beschränktem Masse beeinflussen kann.

Um so dringender ist es deshalb, dass bei der vorgesehenen Realisierung der (teilweise allzu grosszügig konzipierten) neuen nationalen Verkehrsbauten, die in die Zuständigkeit des Bundes fallen, einer optimalen Einsparung von Kulturland allergrösste Bedeutung geschenkt wird. Allein der geplante Ausbau des Nationalstrassennetzes umfasst noch eine Strassenlänge von rund 500 Kilometern; dies entspricht einem Landbedarf von etwa 2000 Hektaren. Die in der Zweckmässigkeitsprüfung für eine neue Eisenbahn Haupttransversale (NHT) vorgesehene Linienführung (Variante NHT) würde einen landwirtschaftlichen Flächenverzehr von 180 Hektaren sowie eine Beeinträchtigung des Waldbestandes im Umfange von 70 Hektaren bedeuten, was wegen der Pflicht zur Wiederaufforstung einem analogen Landbedarf entspräche.

Mittels Tieflegung und Überdeckung notwendiger Ergänzungen des Schienen- und des Nationalstrassennetzes könnten in wesentlichem Masse Kulturlandflächen eingespart und ausserdem die Bedürfnisse des Landschaftschutzes in vermehrtem Masse berücksichtigt werden. Ein ähnliches Vorgehen bei bestehenden Strecken würde sogar eine Rückgewinnung von Kulturland erlauben. Im Falle von Strassenbauten würden dabei zwar nicht nur zusätzliche Investitions-, sondern auch grössere Unterhaltskosten anfallen; die absehbaren Immissionsreduktionen dürften allerdings Vergleiche mit den entsprechenden Kostenfolgen der derzeitigen grossen Strassentunnels als unzweckmässig erscheinen lassen. Die Routenführung über das freie Land ist ohnehin mit entsprechenden Umweltbelastungen verbunden, welche, wenn auch schlecht messbar, so doch als Sozialkosten zu gewichten sind. Hinzu kommt, dass bei einer weitgehenden Tieflegung neuer Verkehrswege auch unter den Titeln «politische Akzeptanz», «Lärm» und «Sicherheit» (z. B. Nässe-, Eis- und Schneefreiheit) einiges an «Sozialgewinnen» zu verbuchen wäre. Gesamthaft könnten die massgebenden Faktoren die zusätzlichen Initialmehrkosten Kulturlanderhaltender Tieflagebauten mehr als aufwiegen, zumindest mittel- und längerfristig. Dies besonders dann, wenn der Erhaltung der verbliebenen Kulturlandflächen – im Gegensatz zum Transport von Personen – die erhoffte wachsende Bedeutung zukommen sollte. Letztere Entwicklung ist übrigens klar vorauszusehen, unter anderem als direkte Folge der sich wandelnden Arbeitsstrukturen, wobei die elektronische Datenübertragung manchen Weg zum Arbeitsort überflüssig machen und vor allem auch die selbständige Heimarbeit begünstigen wird.

Die politische Weltlage und die Bedrohung der natürlichen Lebensgrundlagen sollten die Behörden unbedingt dazu veranlassen, der bisherigen Landverschwendung auf allen Ebenen den Kampf anzusagen und für eine wirklich haushalterische Nutzung des knappen Bodens einzustehen. In diesem Sinne wäre nebst der im Postulat vorgeschlagenen Massnahme ein dem Grundsatz der Walderhaltung analoger Schutz des Kulturlandes durchzusetzen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 20. Februar 1985*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 20 février 1985*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Er kann jedoch der Erhaltung und Rückgewinnung von Kulturland nicht zum vorneherein eine höhere Priorität einräumen, sondern muss einen gerechten Ausgleich aller Interessen suchen.

*Überwiesen – Transmis*

84.921

**Postulat Schmidhalter**

**Nationalstrassen. Unterhalt und Betrieb**

**Routes nationales. Entretien et exploitation**

*Wortlaut des Postulates vom 13. Dezember 1984*

Laut Bundesgesetz über die Verwendung der Treibstoffzölle sind neu auch Beiträge an den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen vorgesehen. Das ist erfreulich. Der Bundesrat wird aber eingeladen zu prüfen, ob nicht zusätzlich folgende Aufgaben ausgebaut und gefördert werden könnten:

1. Durchgehende und einheitliche Untersuchungen und gleichzeitig Kontrolle des «Gesundheitszustandes» und der zu erwartenden Lebensdauer unserer Strassen, speziell der Kunstbauten, landesweit; dies in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen.
2. Festhalten und Erarbeiten von Massnahmen, mit welchen die Lebensdauer der Strassen, vornehmlich der Kunstbauten, nicht nur gewährleistet, sondern auch verlängert werden kann.
3. Neue Kunstbauten wie Brücken und Tunnels derart zu konzipieren, dass auch die mutmasslichen Folgekosten minimalisiert werden sowie die Lebensdauer mit angemessenem Aufwand an Unterhalt sichergestellt werden kann.
4. Förderung einer gezielten Grundlagenforschung, damit der erforderliche Stand der Kenntnisse auf allen Stufen erreicht wird.
5. Förderung der Ausbildung der Baufachleute in diesem Fachgebiet.

*Texte du postulat du 13 décembre 1984*

La loi fédérale réglant l'utilisation des droits sur les carburants prévoit aussi, désormais, des subventions au titre de l'entretien et de l'exploitation de routes nationales, ce qui est tout à fait réjouissant.

Cependant, le Conseil fédéral est invité à examiner s'il ne serait pas possible en plus d'englober les tâches suivantes et de leur accorder un soutien financier:

1. Enquêtes intégrales et uniformes, et contrôle simultané de l'état de nos routes, ainsi que de leur longévité prévisible, tout particulièrement des ouvrages d'art sur tout le territoire du pays, et cela en étroite collaboration avec les cantons.
2. Détermination et élaboration de mesures grâce auxquelles la longévité des routes, des ouvrages d'art en particulier, peut non seulement être garantie, mais également être prolongée.
3. Concevoir les nouveaux ouvrages d'art, tels que ponts et tunnels, de telle façon qu'on puisse aussi réduire à un minimum les frais prévisibles indirects et que la longévité de ces ouvrages puisse être assurée moyennant une dépense adéquate pour l'entretien.
4. Encourager une recherche fondamentale spécifique, de telle sorte que l'on atteigne le niveau de connaissance indispensable à tous les échelons.

## **Postulat Ruf-Bern Verkehrsbauten und Kulturland**

### **Postulat Ruf-Bern Ouvrages routiers et ferroviaires et terres cultivables**

|                     |  |
|---------------------|--|
| In                  | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung     |
| Dans                | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale    |
| In                  | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr                | 1985   |
| Année               |  |
| Anno                |  |
| Band                | II   |
| Volume              |  |
| Volume              |  |
| Session             | Frühjahrssession                             |
| Session             | Session de printemps                         |
| Sessione            | Sessione primaverile                         |
| Rat                 | Nationalrat                                  |
| Conseil             | Conseil national                             |
| Consiglio           | Consiglio nazionale                          |
| Sitzung             | 17   |
| Séance              |  |
| Seduta              |  |
| Geschäftsnummer     | 84.568                                       |
| Numéro d'objet      |  |
| Numero dell'oggetto |  |
| Datum               | 22.03.1985 - 08:00                           |
| Date                |  |
| Data                |  |
| Seite               | 729-730                                      |
| Page                |  |
| Pagina              |  |
| Ref. No             | 20 013 267                                   |

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.  
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.  
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.