

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.

5. Encourager la formation complémentaire et le perfectionnement des spécialistes de la construction dans ce domaine.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Nach dem vom Bundesrat für das Jahr 1984 genehmigten Bauprogramm werden am Ende dieses Jahres etwa 1340 Kilometer Nationalstrassen oder 73 Prozent der Netzlänge in Betrieb stehen. Seit Beginn der Nationalstrassen im Jahr 1959 hat der Bund rund 20,3 Milliarden Franken für den Bau und 1,9 Milliarden Franken für Unterhaltsbeiträge, Verwaltung und Zinsen ausgegeben. Bis zum Jahr 2000 werden wir etwa 35 bis 40 Milliarden Franken in das schweizerische Nationalstrassennetz investiert haben.

Kritische Stimmen zum Zustand der Strassen und Kunstbauten:

Alarmierende Meldungen über den Zustand der Strassen, grössere und kleinere Schäden in Autobahntunnels und zum Teil gravierende Schäden an Autobahnbrücken gaben in der letzten Zeit Anlass zu heftigen Debatten und Polemiken. Man spricht von «Zeitbomben im Beton», von «getroffenem Stolz und Geldsack» und von auf uns zukommenden «exorbitanten» Unterhaltskosten.

Ist die Situation im heutigen Nationalstrassenbau so alarmierend, wie sie von verschiedenen Seiten beschrieben wird, oder können wir mit der Feststellung, dass der Gesamtzustand der schweizerischen Autobahnen und Autobahnbrücken «durchaus etwa im europäischen Mittel» liegt, zur Tagesordnung übergehen? Sind die festgestellten Schäden Fehlleistungen, die sich auf Einzelfälle beschränken, oder muss man mit einer Flut von schadhafte Kunstbauten rechnen?

Was sind die Ursachen der Schäden und Mängel? Ist es normale Abnutzung oder sind es unvorhergesehene Umwelteinflüsse (Luftverschmutzung, Streusalz usw.), Fehler bei der Projektierung oder Ausführung? Ist oder war der Stand der Erkenntnisse in bezug auf Materialtechnologie, Berechnungsverfahren oder Ausführung ungenügend? Sind bei Strassen und Kunstbauten Unterhaltskosten von 1 oder 3 Prozent der Investitionskosten angemessen?

Tatsache ist, dass man sich nicht nur unter Journalisten, baufachlichen Laien und Politikern über den Umfang und die Ursachen der Schäden uneinig ist. Diskussionen in nationalen und internationalen Fachtagungen der letzten Jahre zeigen, dass auch angesehene Fachleute (oft je nach Zustand der von ihnen projektierten oder erstellten Bauwerke) die Situation sehr unterschiedlich beurteilen.

Internationale und nationale Untersuchungen:

Im CEB (Comité Euro-International du Béton) hat man sich in den letzten Jahren eingehend mit den Problemen der Lebensdauer, des Unterhalts und der Sanierung von Kunstbauten aus Stahlbeton zu befassen begonnen. Diese Kommission ist heute die wichtigste internationale Organisation in bezug auf die Erarbeitung von Richtlinien und Normen auf dem Gebiet des Stahlbetons. In der Vollversammlung des CEB im Oktober 1983 in Prag nahm dieses Thema etwa zwei Drittel der Zeit in Anspruch.

Aus einem internen Bericht einer einschlägigen Arbeitsgruppe können folgende Feststellungen entnommen werden:

In verschiedenen Ländern (Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Italien) begann man in den letzten Jahren mit einer detaillierten Bestandesaufnahme über den Zustand der Autobahnbrücken. In allen diesen Ländern hat man, analog zur Schweiz, in den letzten 25 Jahren praktisch neue Strassensysteme gebaut. Die neuen Brücken wurden zur Hauptsache in Stahlbeton oder Spannbeton erstellt. Die zu erwartende Lebensdauer dieser Brücken ist überraschend kurz. In Dänemark zum Beispiel ergab eine Untersuchung (Danish Highway Directorate, OECD), dass etwa die Hälfte seiner Brücken eine zu erwartende Lebensdauer zwischen 20 und 64 Jahren aufweist. Sehr oft wurde mehr oder weniger nach der Devise «as much as possible with as little as possible» gebaut. Offensichtlich hat man bei der Wirtschaftlichkeitsbetrach-

tung zu sehr nur auf die reinen Erstellungskosten und zu wenig auf die anfallenden Unterhaltskosten abgestellt.

Eine Studientagung über die «Beständigkeit von Stahlbeton» im April dieses Jahres in Zürich zeigte auf, dass bei der Projektierung und der Ausführung im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit folgende Aspekte von grosser Bedeutung sind:

– Zusammenhang Rissöffnung im Beton – Stahlkorrosion
– «Betonkorrosion»: Zerstörung des Betons durch chemische Einflüsse

Lösende Angriffe: Auslaugen, Karbonatisierung, Säureangriffe

Treibende Angriffe: Kristallisation, Sulfattreiben, Quellen, Gase, Chloride

– Frostbeständigkeit und Frost-Tausalzbeständigkeit des Betons

– Ermüdung

Einige Probleme bekommt man langsam in den Griff; andere bedürfen aber noch einer eingehenden theoretischen Abklärung.

All die angeführten Punkte erhärten die im Postulat erwähnten Forderungen, dass sich der Bund auch den von mir verlangten Aufgaben annehmen sollte.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 20. Februar 1985

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 20 février 1985

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Überwiesen – Transmis

84.594

Postulat Schärli

**Hungergebiete in Afrika. Nahrungsmittelhilfe
Famine en Afrique. Aide alimentaire**

Wortlaut des Postulates vom 10. Dezember 1984

Die allgemeine Verschlechterung der Lage in den meisten Entwicklungsländern und eigentliche Notlagen in den Hungergebieten Afrikas zeigen die Notwendigkeit unserer humanitären Hilfe auf. Der Bundesrat wird nun ersucht, zusammen mit den Hilfswerken in vermehrtem Mass dafür zu sorgen, dass soweit als möglich Nahrungsmittel an Stelle von Geldbeträgen in die Hungergebiete gesandt werden. Gerade unsere einheimischen landwirtschaftlichen Produkte eignen sich nämlich in besonderem Mass für die Nahrungsmittelhilfe und bieten eher als Geld Gewähr dafür, dass die Hilfe auch wirklich der notleidenden Bevölkerung zugute kommt.

Texte du postulat du 10 décembre 1984

L'aggravation généralisée de la situation dans la plupart des pays en développement et l'état d'extrême détresse qui caractérise les régions d'Afrique où règne la famine montrent que l'aide humanitaire apportée par notre pays répond à une impérieuse nécessité. Le Conseil fédéral est invité à veiller, de concert avec les organisations d'entraide, à ce que, dans la mesure du possible, ces régions reçoivent une aide alimentaire de préférence à une aide financière. En effet, nos produits agricoles se prêtent particulièrement bien à cette aide alimentaire. En outre, accordée sous cette forme, l'aide a davantage de chance que l'argent de profiter réellement aux populations en détresse.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Blocher, Bratschi, Bühler-Tschappina, Bürer-Walenstadt, Cantieni, de Chastonay, Columberg, Cotti Flavio, Dirren, Fischer-Häggingen, Fischer-Sursee, Flubacher, Geissbühler, Hess, Hofmann, Humbel, Iten, Kühne, Landolt, Lanz, Mühlemann, Müller-

Postulat Schmidhalter Nationalstrassen. Unterhalt und Betrieb

Postulat Schmidhalter Routes nationales. Entretien et exploitation

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	84.921
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	730-731
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 268

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.