Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 56 (1976-1977)
Heft: 1

Artikel: Gesamtverkehrskonzeption durchleuchtet : eine zukunftsgerichtete Aufgabe
Autor: Geiser, Anton
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-163182

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

ANTON GEISER

Gesamtverkehrskonzeption durchleuchtet

Eine zukunftsgerichtete Aufgabe

An Versuchen für eine nationale Verkehrsordnungspolitik hat es in der Schweiz seit den dreissiger Jahren nicht gefehlt. Damals wurde allerdings die Aufgabe lediglich unter dem Gesichtswinkel der neuen Konkurrenzverhältnisse Schiene/Strasse gesehen. Ab Mitte der fünfziger Jahre ist dieses Thema im Gefolge der Hochkonjunktur eher in den Hintergrund getreten. Erst in den Richtlinien für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1968–1971 sprach man wieder explizit von der Absicht zur Erarbeitung einer «Gesamtverkehrskonzeption». Als Hauptpunkte einer solchen Konzeption hebt dieses Dokument die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen im Rahmen einer freiheitlichen Verkehrspolitik, die Abgeltung der Auflagen der Verkehrsträger im Interesse der gesamten Volkswirtschaft sowie die Notwendigkeit der Koordination der Investitionen im Verkehrswesen hervor. Ein vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eingesetzter sogenannter Vorberatender Ausschuss unter dem Vorsitz von Nationalrat Dr. Alois Hürlimann hat die Gesamtverkehrsplanung in einen weiteren Zusammenhang gestellt.

Aufgrund des Berichtes dieser Arbeitsgruppe hat der Bundesrat im Januar 1972 eine Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (= GVK-CH) eingesetzt mit dem Auftrag, innert fünf Jahren den politischen Behörden einen umfassenden Bericht und Realisierungsvorschläge vorzulegen.

Die Vorstellungen über eine GVK-CH waren in der Öffentlichkeit von Anfang an kontrovers. Auch seither verstummte die öffentliche Diskussion um dieses Thema nicht mehr – glücklicherweise, möchte man sagen –, nicht zuletzt deshalb, weil die Kommission durch periodische Informationen ihren Auftrag, ihre Arbeitsweise und Zwischenresultate bekannt gemacht hat.

Trotzdem bewegen sich die Erwartungen, die an die GVK-Arbeiten geknüpft werden, in einem sehr weiten Fächer, die von der Hoffnung auf eine «Zauberformel» zur Lösung sämtlicher Verkehrsprobleme bis zur schwärzesten Skepsis über die Nützlichkeit (oder Fruchtlosigkeit) der Kommissionstätigkeit reichen.

Anspruchsvoller Auftrag

Massgebend für die Kommissionstätigkeit ist der Auftrag gemäss Bundesratsbeschluss vom 19. Januar 1972, der die Zielsetzungen, die eine künftige Verkehrskonzeption erfüllen soll, allgemein umschrieben hat. Um die Weite der Problemstellung zu zeigen, rechtfertigt sich eine wörtliche Wiedergabe der entscheidenden Ziffer 4:

«Die Gesamtverkehrskonzeption hat den politischen Behörden verschiedene Varianten gangbarer Wege aufzuzeigen, auf denen das System des privaten und öffentlichen Verkehrs derart der ständigen Entwicklung angepasst werden kann, dass es folgenden Zielsetzungen entspricht:

a) Das Verkehrssystem soll auf optimale Weise der allgemeinen Wohlfahrt des Landes und den daraus abgeleiteten nationalen Aufgaben dienen:
   — Schutz der Einzelpersönlichkeit.
   — Förderung des harmonischen Zusammenlebens in der Gemeinschaft.
   — Erleichterung einer sparsamen Bodennutzung.
   — Sicherung der Vollbeschäftigung.
   — Förderung der Chancengleichheit zwischen den einzelnen Volksgruppen und Regionen.
   — Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit.
   — Ausschaltung vermeidbarer Zivilisationsschäden usw.
b) Das Verkehrssystem soll die Verkehrsbedürfnisse mit einem möglichst geringen zeitlichen und finanziellen Aufwand, sowohl der Allgemeinheit als auch der Verkehrsteilnehmer, und mit einem Optimum an Sicherheit und Komfort befriedigen.
c) Das Verkehrssystem soll im Rahmen einer geordneten Siedlungsentwicklung die freie Wahl des Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Erholungsortes sowie der Verkehrsmittel für Personen und Güter möglichst uneingeschränkt gewährleisten.
d) Das Verkehrssystem soll dem unverfälschten Wettbewerb so viel Spielraum lassen, als ohne Fehlinvestitionen einerseits und ohne Vernachlässigung unrentabler oder uninteressanter, aber für die allgemeine Wohlfahrt wichtiger Verkehrsbedürfnisse andererseits möglich ist.
e) Das Verkehrssystem ist auf die Raumplanung abzustimmen, damit insbesondere vermeidbare Verkehrsströme, unnütze Umwege und untragbare Umweltbelastungen wegfallen. Gleichzeitig ist eine Synthese der Bedürfnisse des Binnenverkehrs und des grenzüberschreitenden Nah- und Fernverkehrs anzustreben.
f) Das Verkehrssystem soll sowohl als Ganzes konzipiert sein, als auch in einzelne, detailliert darzustellende, funktionsfähige Teile zerlegt werden

können, die nach festzulegenden Prioritäten im Rahmen der föderalistischen Referendumsdemokratie etappenweise realisierbar sind. Dabei sollen das System und seine Komponenten im Hinblick auf Veränderungen in der Gesellschaft, der Siedlungsstruktur, der Technik usw. möglichst flexibel sein.

Die Gesamtverkehrskonzeption hat diese teilweise gegensätzlichen Forderungen und die sich daraus ergebenden volkswirtschaftlichen Aufwendungen optimal zu koordinieren.»

Die politischen Behörden erwarten also von der GVK-CH keine einmalige, «pfannenfertige» Lösung der Verkehrsprobleme. Die vorzulegenden *Varianten* sollen lediglich Entscheidungsunterlagen liefern, damit den zuständigen Behörden echte Wahlmöglichkeiten verschafft werden. Dieses Vorgehen wird durch die Forderung unterstrichen, dass die Varianten realisierbar sein müssen (gangbare Wege). Dadurch wird die Arbeit der GVK-CH von bloss theoretischen Studien oder auch von sogenannten Leitbildern, das heisst wünschbaren künftigen Zuständen, abgegrenzt. Diese Klarstellung ist schon deshalb wichtig, weil in der schweizerischen Referendumsdemokratie ein Verkehrskonzept nicht wie eine Regierungserklärung im klassischen parlamentarischen Mehrheitssystem durchgesetzt werden kann. Es ist vielmehr so, dass für Verfassungsänderungen und Gesetze, Finanzbeschlüsse und Verordnungen unterschiedliche Verfahren mit wechselnden Beteiligungen der Stimmbürger und eventuell der Kantone zur Anwendung kommen. Nicht zuletzt auch deshalb verlangt der Auftrag Prioritäten für eine *etappenweise Verwirklichung*. Auch wenn einzelne Massnahmen nicht (oder nicht im gewünschten Umfange) durchgesetzt werden könnten, soll das künftige Verkehrssystem sinnvolle Lösungen ermöglichen. Diese Lösungen werden folgerichtigerweise nicht als statisch verstanden, sondern sollen den sich ändernden allgemeinen und besonderen Umständen Rechnung tragen.

Von grundlegender Bedeutung ist die Forderung, dass das Verkehrssystem auf die *Raumplanung* abzustimmen ist und untragbare *Umweltbelastungen* zu vermeiden sind. Damit wird zwar der Verkehr nicht etwa der Raumplanungs- und Umweltschutzpolitik untergeordnet. Das wäre schon deshalb nicht realistisch, weil zwar auf beiden genannten Gebieten in den letzten Jahren neue verfassungsrechtliche Grundsatzbestimmungen geschaffen worden, die Ausführungsgesetzgebungen dazu aber noch nicht in Kraft getreten sind. Aber es ist offensichtlich, dass durch aktive Verkehrsgestaltung auch Steuerungseinflüsse auf die Raumplanung und die Umweltgestaltung ausgehen können. In den gleichen Zusammenhang gehört natürlich auch die Zusammenarbeit mit der inzwischen einer andern Kom-

mission aufgetragenen Gesamtenergiekonzeption sowie mit allen fachlich interessierten Bundesämtern und Bundesbetrieben.

Können aber diese Ziele überhaupt auf den gleichen Nenner gebracht werden? Der bundesrätliche Auftrag spricht selber von *gegensätzlichen* Forderungen – Kritiker haben das schärfer als unvereinbare Widersprüchlichkeit bezeichnet. Dem ist allerdings entgegenzuhalten, dass kaum eine menschliche Aktivität von einem einzigen Bestimmungsfaktor beherrscht ist – von komplizierten Unterfangen, wie eben der Schaffung eines landesweiten Verkehrssystems, gar nicht zu reden. Wichtig wird aber sein, dass die verschiedenen Komponenten der Zielsetzung möglichst vollständig erfasst und in eine optimale gegenseitige Beziehung gebracht werden. In diesem Punkte, in der *Koordination*, liegt daher der eigentliche Kern des Kommissionsauftrages.

Die «Mammutkommission»

Da die GVK-Kommission 62 Mitglieder zählt, war es von Anfang an klar, dass für eine wirkungsvolle Arbeitsweise eine besondere, von der üblichen Kommissionstätigkeit abweichende Organisation notwendig sein würde. Die Führung der Arbeiten wurde einem Geschäftsleitenden Ausschuss von 7 Mitgliedern übertragen, der unter dem Vorsitz von Nationalrat Hürlimann steht. Während andere eidgenössische Kommissionen ihre Unterlagen von den Bundesämtern beziehen, in deren Aufgabenbereiche das betreffende Sachgebiet fällt, und die ebenfalls das Kommissionssekretariat betreuen, hat man für die GVK einen besonderen Sachbearbeiterstab mit eigenem Sekretariat gebildet. Dieser wurde zwar zum Teil aus der bisherigen Verwaltung rekrutiert, aber direkt dem Geschäftsleitenden Ausschuss unterstellt. Damit konnten Probleme der Zuordnung umgangen werden (das Verkehrswesen im Bunde wird in vier Departementen und in mehr als 20 Bundesämtern bearbeitet!), und gleichzeitig vermied man so nachteilige Interessengegensätze zwischen verkehrswirtschaftlichen Gruppen und einzelnen Amtsstellen. Die Zusammenarbeit mit der Bundesverwaltung ist durch die Vertretung der wichtigsten «Verkehrs»-Ämter in der Kommission sowie durch spezielle Kontakte sichergestellt. Der Stab arbeitet zudem mit diesen Amtsstellen sowie auch mit privaten Studienbüros, Forschungsinstituten von Universitäten und weiteren Experten zusammen.

Welche Rolle spielt nun aber die Kommission mit ihrer grossen Mitgliederzahl? Die möglichst gute Repräsentation aller interessierten Kreise macht aus ihr ein eigentliches «Verkehrsparlament», das die Arbeitsunterlagen diskutiert und sie – eventuell – genehmigt oder

zur Neubearbeitung zurückweist und im übrigen auch neue Arbeitsthemen vorschlägt. Sicher ist diese Organisation in gewissem Sinne schwerfällig; sie hat aber auch ihre eindeutigen Vorteile: Sie ermöglicht insbesondere den betroffenen Kreisen eine Teilnahme am gesamten Planungsablauf und kann so die Überleitung von der Planungsphase in die politische Realisierung erleichtern. Die grosse Zahl der Kommissionsmitglieder erweist sich konkret bei der Durchführung von Befragungen von Nutzen, indem hier jeweils auf eine annähernde Repräsentativität der Meinungen geschlossen werden kann.

Noch eine Bemerkung zu den (auch schon kritisierten) Kosten der «teuren» GVK-Arbeit: Der Gesamtaufwand bis zum Abschluss des Kommissionsauftrages wird die 1971 genannte Summe von rund 12 Mio. Fr. plus die entsprechenden Teuerungszuschläge jedenfalls nicht überschreiten. Im übrigen ist dieser Betrag in Beziehung zu setzen zum voraussichtlichen Verkehrsaufwand der öffentlichen Hand für die nächsten zwei bis drei Jahrzehnte: Bei Annahme eines Investitionsbedarfes von 30 Milliarden Franken würden die GVK-Kosten folglich kein halbes Promille ausmachen! Wenn durch die Planung nur einige Kilometer neue Verkehrswege eingespart werden könnten, würden sich die Aufwendungen schon mehr als «bezahlt» machen ...

Erprobung neuer Methoden

Der Kommissionsauftrag schreibt eine Arbeitsmethode vor, die einen systematischen, transparenten und nachvollziehbaren Ablauf gewährleisten soll – um zu verhindern, dass die Kommissionsarbeit (eventuell aus interessenpolitischen Gründen) sich bei Einzelproblemen verfange. Die sich stellenden, sehr zahlreichen Einzelfragen sind deshalb als Teile eines *Gesamtsystems* zu bearbeiten (sogenannte Systemanalyse). Der Arbeitsablauf gliedert sich in folgende Stufen:

— *Systemabgrenzung:* Das zu bearbeitende Verkehrsgebiet wurde nicht nur gegenüber den anderen staatlichen und gesellschaftlichen Sachbereichen abgegrenzt, sondern auch innerhalb des Verkehrs nach auftragsrelevanten Bereichen umschrieben. Das Schwergewicht der Aufgabe liegt schon vom bundesstaatlichen Aufbau unseres Staates her bei den internationalen und interregionalen Verkehrsproblemen, während der Lokalverkehr, der primär in die kantonale und kommunale Zuständigkeit fällt, vom Bund nur in seiner Gesamtauswirkung modellhaft behandelt wird.
— *Zielsystem:* Die im Auftrag des Bundesrates enthaltenen generellen Ziel-

setzungen wurden nach ihren Komponenten aufgegliedert und in Verbindung mit weiteren Planungszielen des Staates in eine systematische Ordnung gebracht. Dieses Zielsystem bildet die Grundlage, um den Stellenwert der Lösungsvorschläge zu Einzelproblemen sowie die Güte von Verkehrssystem-Varianten möglichst objektiv ermitteln zu können.

— *Randbedingungen:* Für alle Problembereiche sind zum vornherein verschiedene Lösungen denkbar. Bevor die Kommission auf Einzelfragen einging, hat sie vorerst den Rahmen abgesteckt, der für die verschiedenen Sachgebiete einzuhalten ist. So wurden etwa die physischen und psychischen Bedingungen bestimmt, die ein Wohlbefinden des Fahrgastes in allen Verkehrsmitteln sicherstellen sollen. Desgleichen wurden die Einflüsse und Bedingungen von seiten der Raumplanung, des Umweltschutzes, der Energie, der Wirtschaft und des Rechtes untersucht und festgelegt.

— *Darstellung von Verkehrssystem-Varianten:* Diese Arbeiten umfassen im wesentlichen die Darstellung des Verkehrs*angebots* (das heisst der Verkehrsnetze und ihres Betriebes), der Verkehrs*nachfrage* (das heisst der Bedürfnisse) und der *Auswirkungen* des Verkehrssystems (betreffend Gesellschaft, Raumplanung, Umwelt, Volkswirtschaft, Recht usw.).

Die Ausführungen werden soweit wie möglich auf wissenschaftlich erhärtete quantifizierbare Werte und Gesetzmässigkeiten abgestützt. Zur Bewältigung der ausserordentlich vielfältigen Daten werden weitgehend Computerprogramme eingesetzt, die in der Lage sind, durch Kombination der verschiedenen Werte in sogenannten Verkehrsmodellen Verkehrszustände und ihre Auswirkungen abstrahierend nachzubilden. Weil die bisher verfügbaren statistischen Grundlagen zum Teil lückenhaft waren, mussten mit erheblichem Aufwand besondere Erhebungen durchgeführt werden.

— *Bewertung und Auswahl:* Die heute allgemein bekannte Forderung an die Planer, dass den politischen Entscheidungsinstanzen Alternativ-Varianten zur Auswahl vorgelegt werden sollten, ist nur sinnvoll, wenn gleichzeitig eine Methode da ist, die erlaubt, diese Varianten objektiv miteinander zu vergleichen. Das heisst: Es muss dargestellt werden können, welche Variante die beste Erfüllung der angestrebten Ziele erlaubt. Um diesem Erfordernis gerecht zu werden, wurden die oben erwähnten Ziele der GVK-CH von der Kommission nach *Prioritäten* gewichtet. Während die Kommissionsmitglieder davon ausgehen, dass in der bisherigen Verkehrspolitik (als Mittelwert) der «Bedürfnisbefriedigung» vor dem «wirtschaftlichen Mitteleinsatz» und der «Verbesserung der Auswirkungen» der Vorrang eingeräumt worden sei, postulieren sie für die Zukunft (im Durchschnitt) eine wesentliche Verbesserung der

«Auswirkungen», denen eine analoge Bedeutung wie den anderen Zielbereichen zukommen soll. Diese Zielgewichtungen bilden zusammen mit objektiven Messwerten, den Indikatoren (zum Beispiel dem Energieverbrauch pro Personenkilometer), die Elemente, um durch eine *Nutzwertanalyse* die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrssystemvarianten zu messen und miteinander zu vergleichen.

— *Politischer Entscheid:* Dieser kann, wie schon angedeutet, nicht Gegenstand des Planungsablaufes der GVK-CH sein. Die Kommission wird dem Bundesrat mögliche künftige Verkehrssysteme sowie die Mittel und Massnahmen darstellen, um je nach den zu wählenden politischen Prioritäten die Ziele folgerichtig anzusteuern. Die zuständigen Behörden sollen dann ihrerseits ihre Entscheide in Kenntnis der wissenschaftlichen Unterlagen und gestützt auf erhärtete Tatsachen treffen können.

Leitstudie als erster Versuch einer Gesamtschau

Das alles kann natürlich nur einen groben Abriss der bisherigen Arbeiten der Kommission und ihres Sachbearbeiterstabes vermitteln. Im einzelnen wurden etwa 30 kommissionsinterne Arbeitsberichte erstellt und über 50 weitere Studien von beigezogenen Experten eingeholt. Die Fülle dieses Materials bietet für sich allein allerdings noch keine Gewähr, dass die Sache etwas taugt. Denn es ist ja gerade das Problem unserer Zeit, trotz der grossen Vielfalt des Spezialwissens noch eine Gesamtschau zu erreichen, die wenigstens über eine gewisse Zeit als Grundlage für eine Richtlinie des politischen Handelns dienen kann. Dazu soll nun der geschilderte systemanalytische Arbeitsablauf beitragen.

Der Ausgang dieser Arbeiten ist im Hinblick auf die Erstmaligkeit dieses Vorgehens in der Schweiz mit einigen Risiken verbunden. Deshalb hat die Kommission GVK-CH beschlossen, ihrem Hauptbericht eine sogenannte *Leitstudie* vorangehen zu lassen. Mit dieser wurde die Arbeitsmethodik erprobt und das Ergebnis eines ersten Durchlaufes der bisher aufgearbeiteten Unterlagen zusammenfassend dargestellt. Seit Herbst 1975 liegen die ersten Teile dieser Gesamtschau vor der Kommission, die sich inzwischen intensiv damit auseinandersetzt.

Diese Leitstudie analysiert vorerst den bisherigen Zustand des Verkehrssystems aufgrund der auf das Jahr 1970 ($= Z_0$) bezogenen statistischen Daten nach allen seinen Zusammenhängen und Gesetzmässigkeiten. Daneben werden zwei mögliche zukünftige Zustände für ungefähr das Jahr 2000 ($= Z_1$) dargestellt, denen bei einer Bevölkerung von ca. 7 Millionen eine unterschiedliche Siedlungsstruktur zugrunde gelegt ist. Die eine dieser Zukunftsvarianten geht davon aus, die bisherige Entwicklung würde

ungesteuert wie bisher weiterlaufen (= TREND), während die andere auf dem Raumplanungsleitbild der Chefbeamtenkonferenz des Bundes (= CK-73) mit dem Ziel einer «dezentralisierten Zentralisation» und einem entsprechend verbesserten Verkehrsnetz aufbaut. Die möglichen Auswirkungen werden gleichzeitig für zwei Varianten der Wirtschaftsentwicklung untersucht, einerseits nach den bis zum Einbruch der Wirtschaftsrezession angenommenen langfristigen mittleren Wachstumsraten des Bruttosozialproduktes und andererseits für einen Zustand mit vermindertem Wachstum.

Die unterschiedliche Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung der beiden Varianten lässt für die zukünftigen Planungszustände sehr unterschiedliche Verkehrsmengen und Verkehrsleistungen erwarten, wie aus der nachfolgenden Tabelle hervorgeht:

Entwicklung des Personen-Binnenverkehrs an Werktagen in Personenfahrten/Tag (PF/Tag) beziehungsweise Personenkilometer/Tag (Pkm/Tag)

	Verkehrsmenge Mio PF/Tag	Zuwachs in %	Verkehrsleistung Mio Pkm/Tag	Zuwachs in %
Zustand 1970	10,6		106,4	
Jahr 2000:				
– mittleres Wirtschaftswachstum	21,3	100	305–310	190
– vermindertes Wirtschaftswachstum	14,7	39	211–215	100

Die Zahlen sprechen für sich: andere als *flexible* Verkehrskonzepte wären sinnlos. Gleichzeitig lässt sich aber auch ableiten, dass die Gesamtverkehrskonzeption kein feststehendes und unverrückbares Gebilde sein kann, sondern so aufzubauen ist, dass die einzelnen Elemente den sich mittel- bis langfristig verändernden Voraussetzungen periodisch angepasst werden können.

Die Leitstudie über den Personenverkehr zeigt, dass schon durch die *Investitionspolitik* für die Schienen- und Strassennetze der Gesamtablauf des künftigen Verkehrs und das Verhältnis zwischen dem privaten und dem öffentlichen Verkehr massgebend beeinflusst werden kann. Auch die unterschiedlichen Auswirkungen auf die Raumplanung (Verkehrsgunst der Siedlungen), die Umweltbelastung, die Energie, den Finanzbedarf usw. werden nachgewiesen.

Dieses Vorgehen, das als *Verkehrswegeplanung* bezeichnet werden kann, kann beim heutigen Arbeitsstand noch *keinen* definitiven technischen Plan

für die Gestaltung der Verkehrsverbindungen bringen; es bietet auch keineswegs Zielprognosen über den Umfang des künftigen Verkehrs und seine Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger. Diese Planung ist als ein Arbeitsinstrument zu verstehen, das erlaubt, die verschiedenen Verkehrssysteme im Hinblick auf ihre Auswirkungen sowie den Zielerfüllungsgrad zu testen. Wenn auch diese Resultate schon heute wertvolle Hinweise und Unterlagen für politische Entscheide abgeben, sind sie für die Gesamtverkehrskonzeption nur Ausgangspunkt, um nun mit verbesserten Berechnungsunterlagen realistische *Hauptvarianten* des künftigen Verkehrssystems zu erarbeiten. Damit soll gleichzeitig gezeigt werden, mit welchen staatlichen Steuerungsmassnahmen die optimalen Auswirkungen erreicht werden können. Die eingesetzten Verkehrsmodelle bilden Instrumente von dauerndem Wert, indem sie auch nach Abschluss der Kommissionsarbeiten für eine spätere rollende Planung dienen können.

Die *Verkehrspolitik* wird im Rahmen der Kommissionsarbeiten nicht als Alternative oder Widerspruch zur Verkehrsplanung aufgefasst. Wenn unter Verkehrspolitik die Steuerungsmassnahmen verstanden werden, mit denen die öffentliche Hand bestimmte Ziele erreichen will, so führt diese Politik nach allen bisherigen Erfahrungen nur zu realisierbaren Lösungen, wenn sie auf möglichst gut abgesicherte Unterlagen abgestützt werden kann. Blosse Wunschvorstellungen über (zum Beispiel) eine Änderung des Verhältnisses zwischen dem Individual- und dem öffentlichen Verkehr oder über eine Einschränkung der Emissionen der Verkehrsmittel genügen nicht. Daher der Einsatz der Verkehrsmodelle und der Nutzwertanalyse, um die Auswirkungen staatlicher Lenkungsmassnahmen weitestgehend zahlenmässig zu erfassen. Damit soll die bereits emotionale Diskussion über die künftige Verkehrspolitik versachlicht werden.

Am Anfang der Schlussphase

Mit der Beratung der Leitstudie sind die Arbeiten der Kommission für eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption in die Schlussphase getreten. Aufgrund der Ergebnisse der Leitstudie werden nun die definitiv zu untersuchenden Varianten der Hauptstudie bestimmt. Gleichzeitig werden die statistischen Unterlagen überprüft, ergänzt und auf den neuesten Stand gebracht.

Einen besonderen Platz bei der Vorbereitung der Hauptstudie nimmt die Weiterbearbeitung der *verkehrspolitischen Grundsätze* ein. Diese Grundsätze sind mit der Verkehrswegeplanung in das Zielsystem der GVK-CH zu integrieren. Gleichzeitig wird es darum gehen, diejenigen Massnahmen

beziehungsweise Massnahmenbündel darzustellen, welche geeignet sind, die angestrebten Ziele der verschiedenen Verkehrssystem-Varianten optimal zu erfüllen. Dazu gehören vor allem auch Fragen der Finanzierung und der Kostenanlastung, der verfassungsrechtlichen Abklärung für eine dauerhafte Verkehrskoordination usw.

Die Hauptergebnisse und wesentlichen Folgerungen für die GVK-CH dürften, wenn keine unerwarteten Verzögerungen eintreten, noch im laufenden Jahre bereitgestellt werden können. Der Schlussbericht sollte 1977 abgeschlossen werden können.

In den Richtlinien der Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1975 bis 1979 schreibt der Bundesrat zum weiteren Vorgehen:

«Nachdem die Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption die Grundlagen für eine ganzheitliche Beurteilung aller Verkehrsbereiche bereitgestellt hat, erwarten wir, dass sie als nächstes konkrete und realisierbare Vorschläge zur Überwindung der bisherigen, auf einzelne Sektoren ausgerichteten Verkehrspolitik aufzeigen wird. Wir beabsichtigen im weiteren, im Verlauf dieser Legislaturperiode aus den vorgelegten Hauptvarianten zusammenfassende Schlussfolgerungen zu ziehen und diese den eidgenössischen Räten zu unterbreiten. Unterdessen werden wir bei der Lösung der anstehenden dringenden Verkehrsprobleme die bisher erarbeiteten Grundlagen nach Möglichkeit miteinbeziehen.»

The alleged complexities of our age furnish us with the best excuse for leaving unsolved those simple problems that require simple solutions.

Robert Strausz-Hupé, Maxims (II),
in: «Encounter», March 1976