Randnotizen

Autor(en): **Gilgen, Kurt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (1997)**

Heft 2

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957642

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

randnotizen

von Kurt Gilgen

Ein Zitat aus dem Vorwort zum Portrait des NFP 41 von Bundesrat Moritz Leuenberger:

> *"Erfreut und auch etwas erstaunt habe ich beim Blättern in der Zusammenfassung der schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption (GVK) festgestellt, dass die GVK viele Herausforderungen und Zielkonflikte der Verkehrspolitik bereits vor rund 20 Jahren herausgeschält hat."*

Als junger Planer ärgerte ich mich gelegentlich über Äusserungen erfahrener Berufskollegen der Art: "Auf diese Schlussfolgerung bin ich vor 20 Jahren in meiner Studie über den städtischen Verkehr auch bereits gestossen!" Oder: "Diese Forderung steht bereits in einer Schrift von Meili aus den dreissiger Jahren".

In letzter Zeit ertappe ich mich häufig selber bei ähnlichen Feststellungen. Vor etwa 15 Jahren war ich Mitglied einer kantonalen Kommission zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Entwürfe zu Massnahmen entstanden damals aufgrund bereits vorliegender Studien. Inzwischen waren im selben Kanton mindestens drei gleichartige Gremien tätig. Umfassende Analysen wurden durchgeführt, Konzepte und Strategien entwickelt. Der Massnahmenkatalog und die Forderungen hinsichtlich der Förderungspolitik blieben bis auf einige unbedeutende Abweichungen dieselben.

Und nun liegt die Feststellung unseres zuständigen Bundesministers vor mir: "... etwas erstaunt ..." war er, wie er gleich einleitend betont.

Geeignete Massnahmen sind offenbar durch zusätzliche Studien und durch den Einsatz weiterer Kommissionen am wirksamsten zu bekämpfen! Ist solcher Zynismus hier am Platz? Oder vermögen die Planungsresultate nicht genügend zu überzeugen? Sind sie nicht ausgereift, die Begründungen zu wenig überzeugend und stimmt vielleicht das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht? Oder: Stehen gewichtige andere Interessen entgegen?

Dieser letzte Gedanke alarmiert etwas in mir. Denn solange die Interessen nicht sorgfältig gegeneinander abgewogen sind, soll nicht entschieden werden. Diese planungsethnische Haltung legt Art. 2 RPG nahe. An Entscheidungsgrundlagen im Bereich öffentlicher Verkehr scheint es nun wirklich nicht zu mangeln. Gremien werden auch immer wieder repräsentativ zusammengesetzt, welche dann sorgfältig abwägen, intensive Debatten führen und Lösungspakete erarbeiten. Selbst wo Konsens darüber in diesen Gremien bestand, fanden die Vorschläge bei den Entscheidungsträgern kaum einen entsprechenden Wiederhall. Den Lösungen fehlt Überzeugungskraft. Dies kann mehrere Gründe haben: Es handelt sich in der Regel um Kompromiss-Pakete ohne Kanten und Ecken, um Strategien, welche alle Exponenten im Grunde nur halbherzig unterstützen, um Massnahmen auf dem "kleinsten gemeinsamen Nenner". Noch eine Ursache ganz anderer Natur könnte zielgerichtetes Handeln hemmen: Die Lösungen sind zu wenig gut; Durchschnitt genügt nicht mehr bei so komplexen Aufgaben, wie sie im Verkehrs gestellt sind. Gesellschaftliche, ökologische, raumordnungspolitische, ökonomische und regionalpolitische Aspekte spielen hier in einer Weise mit, dass geniale Ideen gefragt sind.

Kreativität! Wo und wann findet diese statt? Gegenfrage: Wieviel Zeit und Geld verwenden wir für Problemanalysen und zum Wiederholen all dessen, was schon 100 mal geschrieben wurde und wie gering ist der Aufwand, den wir uns zur Entwicklung von neuen Ideen leisten? Nichts grundsätzliches gegen Untersuchungen; sie erlauben den Bearbeitern, sich mit der Aufgabestellung in einer Weise zu beschäftigen, dass neue Lösungsansätze erst entwickelt werden können. Und gleichwohl verbringen wir wesentlich mehr Zeit mit Studien als mit Ideen. Interpretiere ich Bundesrat Leuenberger richtig? Er ist darüber ..." etwas erstaunt", dass so viel Bekanntes nur wiedergekaut und koordiniert wird und nur wenig wirklich Neues entwickelt wird.

Reprendre l'ensemble des réflexions élaborées par les professionnels depuis dix ou vingt ans prend beaucoup de temps. Nous autres aménagistes, nous mettons notre enthousiasme à coordonner les projets des autres. Nous ne prenons guère le temps de trouver de nouvelles idées, de proposer des solutions géniales, de nous plonger dans une activité créative. A cet égard, notre conseiller fédéral Moritz Leuenberger a fait une réflexion qui me paraît symptomatique: dans l'avant-propos de la présentation du PNR 41, il constate en effet «avec plaisir et non sans un étonnement admiratif que ses auteurs avaient cerné, il y a près de vingt ans, les principaux problèmes à résoudre dans le domaine de la politique des transports.»