Verkehrskoordination und Landesplanung

Autor(en): **Meyer, H. R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **20 (1963)**

Heft 2

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783037

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

Verkehrskoordination und Landesplanung[1]

Von Prof. Dr. H. R. Meyer, Delegierter für Wirtschaftsfragen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes

I. Grundsätzliche Erwägungen zur Verkehrskoordination

Es sei zunächst daran erinnert, wie der Begriff «Verkehrskoordination» üblicherweise definiert wird, denn es lohnt sich stets, dafür zu sorgen, dass Verfasser und Leser unter einem verwendeten Hauptbegriff nichts Ungleiches verstehen. Die knappste und doch genügend umfassende Definition des Begriffes «Verkehrskoordination» lautet: *Ordnung des Wettbewerbes und der Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel.* Dabei werden wettbewerbsordnende Massnahmen wohl mehr vom Staate ausgehen als von den Verkehrsunternehmungen selbst, d. h. es wird sich hier also mehr um staatliche Verkehrspolitik, insbesondere um gewerberechtliche Erlasse handeln als um kartellmässige Absprachen. Umgekehrt gehört die Ordnung der Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel mehr dem verkehrstechnischen Bereiche an (Tarifvereinbarungen, Vereinbarungen über das Ineinandergreifen der Dienste, Rationalisierung des Güterumschlages von einem Verkehrsmittel auf ein anderes), d. h. hier geht es mehr um gegenseitige Unternehmungspolitik als um staatliche Verkehrspolitik.

Verkehrskoordination insbesondere im Sinne staatlicher Massnahmen bedeutet, dass der dahinter stehende politische Wille nicht an die Möglichkeit glaubt, der Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsmittel werde zu einem gesamtwirtschaftlich günstigen Ergebnis führen; denn würde man an diese Möglichkeit glauben, brauchte man staatliche Koordinationsmassnahmen nicht zu treffen und könnte die Verkehrsmittel und ihre wirtschaftliche Auseinandersetzung sich selbst überlassen.

Damit stellt sich als *erste grundsätzliche Frage*, ob staatliche Massnahmen der Verkehrskoordination gerechtfertigt sind oder nicht. Soweit die Verkehrsunternehmungen selbst ihre Zusammenarbeit ordnen, stellt sich dieselbe Frage kaum, denn was die verschiedenen Verkehrsträger selbst an Ordnungsmassnahmen vorkehren, muss in deren Interesse liegen, sonst würde es nicht vorgekehrt; höchstens mag hier die Frage auftauchen, ob die Interessen der Konsumenten von Verkehrsleistungen und im weiteren Sinn die Interessen der Allgemeinheit genügend gewahrt sind, ob also nicht beispielsweise schädliche Auswirkungen von kartellmässigen Abreden eintreten. Was nun die staatlichen Massnahmen der Verkehrskoordination anbelangt, so sprechen tatsächlich konkrete Umstände, wie sie in der Verkehrswirtschaft vorliegen, für deren *Begründetheit.* Das heisst natürlich nicht, dass jede Massnahme koordinatorischer Art gerechtfertigt werden kann. Ein Staat könnte hier auch zu weit gehen, d. h. es wäre denkbar, dass er sich zu sehr auf Interventionen und zu wenig auf das freie Kräftespiel verlässt.

Staatliche Massnahmen der Verkehrskoordination müssen also *im einzelnen begründbar* sein; denn in der prinzipiell freien Wirtschaft der westlichen Welt können Abweichungen vom freien Spiel der wirtschaftlichen Kräfte nicht ohne Begründung hingenommen werden. *Weshalb* staatliche Massnahmen der Verkehrskoordination als grundsätzlich begründet gelten können, sei nunmehr des näheren erläutert.

II. Ueber die Begründetheit verkehrskoordinatorischer Massnahmen

Würde man den Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsmittel völlig sich selbst überlassen, so könnte ganz bestimmter verkehrswirtschaftlicher Verhältnisse wegen nicht damit gerechnet werden, dass sich ein harmonisches Zusammenspiel ergibt. Die wohlverstandenen volkswirtschaftlichen Interessen würden hier also ohne staatliche Interventionen verletzt. Dabei sei noch präzisiert, dass es nicht nur um den Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsmittel gegeneinander geht, sondern auch um den Wettbewerb innerhalb eines Verkehrszweiges, z. B. innerhalb des Strassentransportgewerbes, verschiedener Eisenbahnunternehmungen unter sich, verschiedener Luftverkehrsunternehmungen unter sich usw.

Auf staatliche Massnahmen der Verkehrskoordination kann man deshalb nicht verzichten, weil die *Verkehrswirtschaft im ganzen genommen keinen Bestandteil der freien Wirtschaft* darstellt. Diese Aussage erklärt sich daraus, dass der Staat traditionell in der Verkehrswirtschaft vielfältig interveniert hat. Der Staat selbst hat durch diese Interventionen, die wir kennenlernen werden, die Voraussetzungen für ein freies Kräftespiel beseitigt. Welcher Art sind nun diese staatlichen Interventionen in der Verkehrswirtschaft?

1. Der Staat interveniert zum einen dadurch, dass er die festen Verkehrsanlagen zahlreicher Verkehrsmittel baut und unterhält. Nicht der Strassenverkehr hat für die Strassen zu sorgen, nicht der Luftverkehr für die Flugplätze und die Flugsicherung, nicht die Binnenschiffahrt für die Häfen, den Kanalbau und den Bau von Schleusen. Bei den Eisenbahnen gehören dagegen die Bahnhöfe und Stationen, das Schienennetz und die Sicherungseinrichtungen in den Rahmen des Eisenbahnfinanzhaushaltes, aber durch Subventionen und durch Defizitdeckung trägt der Staat oft auch hier einen Teil der Eisenbahnkosten.
2. Der Staat hat sodann einzelnen Verkehrsmitteln Auflagen im sogenannten Allgemeininteresse auferlegt. Man spricht in diesem Fall von öffentlichen Verkehrsmitteln, wie sie uns heute noch in den

[1] Ueberarbeitete und erweiterte Fassung eines am 15. Juni 1962 an der Eidgenössischen Technischen Hochschule gehaltenen Vortrages.

Eisenbahnen in typischster Form begegnen; es gibt aber auch öffentliche Automobillinien und andere öffentliche Verkehrsmittel. Früher gingen diese staatlichen Auflagen zum Teil recht weit, so weit, dass man von gewissen Verkehrsmitteln geradezu als von öffentlichen Diensten sprach. Der Weg der modernen Verkehrspolitik führt allerdings — glücklicherweise — etwas vom öffentlichen Verkehrsdienst weg, und es wird heute mehr der Unternehmungscharakter auch bei öffentlichen Verkehrsmitteln betont. Dem ist gut so, weil das Argument des öffentlichen Dienstes zu häufig für Mängel in der Unternehmungsführung und für Defizitwirtschaft herhalten musste und derart gewissermassen als «coussin de paresse» wirkte.

3. Der Staat hat bekanntlich einzelne Verkehrsunternehmungen auch verstaatlicht, man denke auch hier vorab an die Eisenbahnen und etwa an die Automobillinien der Post. Andere Verkehrsunternehmungen befinden sich in gemischtwirtschaftlicher Form, so z. B. die meisten der grossen Unternehmungen des Linienluftverkehrs. Andere Verkehrsunternehmungen sind noch in privater Hand; als Hauptbeispiele seien hier das Autotransportgewerbe, private Reedereien der Binnen- und der Hochseeschiffahrt wie auch Unternehmungen des Rohrleitungsverkehrs genannt. Auch aus diesen verschiedenen Eigentumsverhältnissen ergeben sich Ungleichheiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Die staatlichen und halbstaatlichen Verkehrsunternehmungen geniessen oft Steuerprivilegien; anderseits haben sie mit schwereren Belastungen in den Arbeits- und Sozialbedingungen zu rechnen als private Verkehrsunternehmungen.

Die Unterschiede zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln mit Bezug auf die Einstellung, die der Staat ihnen gegenüber einnimmt, sind sehr gross. Einzelne Verkehrsmittel erscheinen als durch den Staat begünstigt, andere als benachteiligt. In interessenmässig gefärbten Veröffentlichungen wird darüber endlos gestritten; die Eisenbahnfreunde behaupten, die Schiene sei benachteiligt, die Vertreter des Strassenverkehrs behaupten dasselbe für sich und ebenso die Vertreter der Binnenschiffahrt. Die wissenschaftliche Fachliteratur ist hier selbstverständlich zurückhaltender. Sie stellt aber übereinstimmend fest, dass in der Verkehrswirtschaft der geschilderten drei Gruppen von Ursachen wegen ein ausgesprochener *Zustand des Ungleichgewichtes* besteht. Auch die wissenschaftliche Fachliteratur leugnet deshalb die Notwendigkeit verkehrskoordinatorischer Massnahmen nicht.

Einen Zustand des Ungleichgewichtes, der letzten Endes in dargelegter Weise durch staatliche Interventionen hervorgerufen ist, kann man grundsätzlich so beheben, dass weitere staatliche Interventionen für ein besseres Gleichgewicht sorgen sollen, oder aber genau in umgekehrter Richtung so, dass vorhandene staatliche Interventionen abgebaut oder in ihrer Wirkung ökonomisch neutralisiert werden. Die Vertreter der Verkehrswissenschaft verfechten heute ganz überwiegend den *letzteren Kurs*. Wir werden später nach der Schilderung praktischer Massnahmen leichter verstehen, was unter diesem neuen verkehrspolitischen Kurs zu verstehen ist.

III. Von den Grundzielen der Verkehrspolitik

Die Verkehrspolitik ist insbesondere in den westeuropäischen Ländern lange Zeit stark *gemeinwirtschaftlich* geführt worden. Dieser Ausdruck, dem man in der Fachliteratur häufig begegnet, ist dahin zu verstehen, dass man von den öffentlichen Verkehrsmitteln die Berücksichtigung staatspolitischer, bevölkerungspolitischer, sozialpolitischer Ziele gefordert hat. Dabei geriet man gelegentlich in unlösbare Widersprüche. Zum Beispiel verlangte das Bundesbahngesetz von 1923 von den SBB gleichzeitig kaufmännische Geschäftsführung und Vorsorge für die Volkswirtschaft, was unter Umständen eine Monopolunternehmung wie die PTT einigermassen vereinbaren kann, sicherlich aber nicht eine im scharfen Konkurrenzkampf stehende Unternehmung. Das heute noch geltende Bundesbahngesetz von 1944 ist konsequenter geworden; es verlangt von den SBB zwar nach wie vor eine Vorsorge für die Volkswirtschaft, jedoch nur insoweit, als dies die Pflicht zur Selbsterhaltung der Unternehmung nicht beeinträchtigt.

Das *Wesen* der sogenannten Gemeinwirtschaftlichkeit im Verkehr lag und liegt in einem heute etwas modifizierten *landesweiten Verkehrslastenausgleich*. Dieser Verkehrslastenausgleich ist in einigen westeuropäischen Ländern stärker abgebaut worden als bei uns in der Schweiz; durch die Herabsetzung stark überhöhter Privatbahntarife in Gebirgsgegenden und durch deren Annäherung an die Bundesbahntarife ist der Verkehrslastenausgleich in jüngster Zeit bei uns sogar verstärkt worden, wobei der Bund die betreffenden Privatbahnen für ihr Tarifopfer entschädigt[2]; bei anderen tarifischen Ausgleichsmassnahmen trat jedoch auch bei uns ein Abbau des Verkehrslastenausgleichs ein.

In summarischer Darstellung sei nunmehr festgehalten, in was ein landesweiter Verkehrslastenausgleich besteht: Es tragen dabei vornehmlich durch eine entsprechende Gestaltung der Tarifpolitik die zahlungskräftigeren Reisendenkategorien eine gewisse Mehrleistung zugunsten der finanziell schwächeren Reisendenkategorien, die verkehrsreichen Landesgegenden zugunsten der verkehrsarmen Landesgegenden, die hochwertigen Güter zugunsten der geringwertigen Güter, die absolut mit geringen Transportkosten belasteten Nahverkehrsdistanzen zugunsten der absolut mit hohen Transportkosten belasteten Fernverkehrsdistanzen.

In den Vereinigten Staaten und in andern Ueberseeländern der westlichen Welt ist diese Politik des Ver-

[2] Einheimische fahren in den betreffenden Privatbahngebieten überhaupt zu SBB-Tarifen, d. h. hier wurde nicht nur eine Tarifannäherung, sondern ein Tarifausgleich vollzogen.

kehrslastenausgleichs kaum verfolgt worden. So wie heute zunehmend auch in den westeuropäischen Ländern ist dort von jeher auch die grundsätzliche Frage aufgeworfen worden, ob es staatspolitisch und vor allem volkswirtschaftlich richtig sei, in der geschilderten Weise zu versuchen, die Lebens- und Wirtschaftsbedingungen in den verschiedenen Landesteilen einander anzunähern. Gerade amerikanische Verkehrswirtschafter haben die Auffassung vertreten, jeder Landesgegend und jedem Ort müsse die Gunst bzw. die Ungunst der geographischen Lage voll zugute kommen bzw. voll zur Last fallen. Der natürliche ökonomische Standort von Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erfordere, dass zum Beispiel verkehrsreiche Linien besser und billiger bedient würden als verkehrsarme Linien. Wo Verkehrslastenausgleich bestehe, würden zum Beispiel die verkehrsreichen Linien im Interesse der Gleichstellung mit den verkehrsarmen Linien weniger gut und weniger billig bedient, als es rein nach dem ökonomischen Kräftespiel möglich wäre; dies führe zu ökonomisch unnatürlichen Standorten, zu künstlich verlängerten Transportwegen und damit zu ökonomisch nicht gerechtfertigten Transporten und letzten Endes zu einer Mehrbelastung der ganzen Volkswirtschaft.

Rein ökonomisch betrachtet, dürfte all das zutreffen. In einem grossräumigen, dünn besiedelten Land mag eine solche Verkehrs- und Wirtschaftspolitik auch naheliegen, desgleichen in Ländern mit homogener Bevölkerungs- und Wirtschaftsverteilung. Anderseits haben räumlich beengte, dicht und vor allem ungleichmässig besiedelte Länder eine solche Verkehrs- und Wirtschaftspolitik nicht getrieben, vielmehr sind dort ganz bewusst neben den ökonomischen auch andere verkehrspolitische Triebkräfte (staatspolitische, bevölkerungspolitische, soziale usw.) in die Waagschale geworfen worden. Gerade ein Land wie die Schweiz, das wie kaum ein zweites jeden Quadratkilometer nutzbarer Fläche wirtschaftlich erschliessen muss, das Wirtschaftszweige zu schützen hat, die im weltwirtschaftlichen Kräftespiel kaum eine Chance hätten (Landwirtschaft), das eine bestimmte Landesverteidigungspolitik betreibt, musste notwendigerweise eine dem Ganzen des Staatsgebietes zugute kommende Wirtschafts- und Verkehrspolitik führen. Diese Verkehrspolitik — um hier nur von ihr zu sprechen — ist zugleich aber auch ein Ausdruck unserer föderativen Staatsstruktur. Ein Land, das sehr ausgeprägt in wirtschaftlicher und kultureller Beziehung die regionalen und lokalen Eigenständigkeiten pflegt, wird ausgeprägt auch den Weg des Verkehrslastenausgleichs beschreiten.

IV. Der Verkehrslastenausgleich im Dilemma

Bereits ist angedeutet worden, dass eine stark gemeinwirtschaftliche Verkehrspolitik im Grunde Monopolbedingungen im Verkehr voraussetzt[3]. Abgesehen vom Post- und elektrischen Nachrichtenverkehr (PTT) bestehen indessen in der Verkehrswirtschaft keine Monopolbedingungen, und es wäre politisch nicht möglich, sie zu schaffen und überdies nach der Ueberzeugung des Verfassers auch sachlich keinesfalls empfehlenswert. In Erkenntnis der Tatsache, dass wir für alle Zukunft mit einem Nebeneinander verschiedener Verkehrsmittel und Verkehrsformen und somit auch mit einer kräftigen Konkurrenz auf dem Verkehrsmarkt zu rechnen haben, kommen sozusagen alle Verkehrswissenschafter der westlichen Welt zum Schluss, dass sich die *zukünftige Verkehrspolitik vermehrt nach den marktwirtschaftlichen Kräften ausrichten* muss.

Anderseits ist gezeigt worden, weshalb sich ein Land wie die Schweiz nie ganz vom gemeinwirtschaftlichen Gedanken im Verkehrswesen wird lösen können. Wir stehen somit in der Schweiz und in einigen andern Ländern Westeuropas vor einem *Dilemma der Politik des Verkehrslastenausgleichs.* Zum Glück erscheint dieses Dilemma *nicht unlösbar.*

An dieser Stelle können wir nunmehr zum Thema Verkehrskoordination zurückkehren. Man kann auf Grund der vorstehenden Ausführungen die praktische Aufgabe der Verkehrskoordination in unserem Lande wie folgt definieren: *die Verkehrskoordination soll so weit als möglich marktwirtschaftlich korrekte Ausgangsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger schaffen, ohne die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Verkehrspolitik in einer für das Landesganze abträglichen Weise zu schmälern.*

Unter der folgenden Ziffer sei die Verkehrskoordination, so wie sie *grundsätzlich aussehen sollte,* entwickelt und den in der schweizerischen Verkehrspolitik *tatsächlich getroffenen koordinatorischen Massnahmen* gegenübergestellt. Aus dieser Gegenüberstellung wird sich hernach ergeben, ob die soeben skizzierte praktische Aufgabe der Verkehrskoordination von der schweizerischen Verkehrspolitik zufriedenstellend erfüllt wird oder nicht.

V. Grundsätzlich erstrebenswerte und praktisch verwirklichte Gestaltung der Verkehrskoordination in der Schweiz

1. Die grundsätzlich erstrebenswerte Gestaltung der Verkehrskoordination

Es ist dargelegt worden, weshalb sich die zukünftige Verkehrspolitik vermehrt nach den marktwirtschaftlichen Kräften ausrichten muss, wobei allerdings die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Verkehrspolitik nicht in einer für das Landesganze abträglichen Weise geschmälert werden dürfen. Die im nachfolgenden zu skizzierenden *Hauptpunkte der zukünftigen Verkehrspolitik* sind mit dieser *doppelten Zielsetzung vereinbar.*

a) Nie erlahmender *Rationalisierungswille* bei allen Verkehrsträgern, insbesondere bei den öffentlichen Verkehrsträgern als den bedrohtesten Gliedern der Verkehrswirtschaft. — Man sollte diesem Punkt eine besondere Bedeutung beimessen. Es ist

[3] Vgl. das erste Alinea von Abschnitt III.

immer gerechtfertigt, die Selbsthilfe an die Spitze zu stellen, und alles, was der Staat tut, um die Verkehrsträger zur Selbsthilfe anzuspornen, ist gut getan.

b) Soweit politisch möglich, *Abbau der Stellung der Eisenbahnen als öffentliche Dienste*, was vor allem Abbau überholter öffentlicher Auflagen bedeutet. Die öffentlichen Verkehrsträger und insbesondere die Eisenbahnen sollen als Unternehmungen nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden.

c) *Abgeltung der Eisenbahnen für die nicht-abbaubaren öffentlichen Auflagen*, wobei unternehmungsfremden Vorteilen (z. B. Steuerprivilegien) der Schiene Rechnung zu tragen ist.

d) Streben nach *Selbsterhaltung bei allen Verkehrsträgern*, was beispielsweise für den Strassenverkehr die *Führung einer Strassenrechnung* erheischt. — Es sei hierbei bemerkt, dass die schweizerische Gesetzgebung dem Bunde die Führung einer laufenden Strassenrechnung vorschreibt. Diese Strassenrechnung soll Auskunft geben über die Deckung der dem Motorfahrzeugverkehr anlastbaren Strassenkosten sowie über die Verteilung dieses Strassenkosten-Solls auf die einzelnen Motorfahrzeugkategorien (z. B. Leichtverkehr und Schwerverkehr) und letztlich auf die einzelnen Motorfahrzeuge. Das Eidgenössische Statistische Amt ist in Zusammenarbeit mit den besten Sachkennern daran, diese Gesetzesbestimmung zu vollziehen. Die Arbeit ist nicht leicht, aber sie *muss* unbedingt getan werden. Es geht hier um das, was bei wirtschaftlichen Aufgaben immer im Vordergrund stehen sollte: es geht um die *Versachlichung* der Diskussion und der schliesslichen Massnahmen. Man muss *sachliche Grundlagen* in die Hand bekommen, sonst kann man auch keine *sachliche Politik* treiben.

e) Möglichst weitgehende *Tarifautonomie auch bei den Eisenbahnen*, wobei sich die Verkehrsministerien in erster Linie auf die Bekämpfung allfälliger Missbräuche beschränken sollten.

f) Untersuchung der Frage, welche dauernd notleidenden kleineren Eisenbahnunternehmungen — oder welche defizitären Eisenbahnstrecken — zweckmässiger auf *Strassentransportdienste umgestellt* würden. Dabei ist vom Grundsatz auszugehen, dass die Qualität der öffentlichen Verkehrsbedienung durch die Betriebsumstellung nicht beeinträchtigt werden soll — es sei denn, das Angebot an öffentlichen Verkehrsleistungen sei übersetzt gewesen.

g) Anstrengungen in der Richtung, die *Lohn-, Arbeits- und Sozialbedingungen* bei den verschiedenen Verkehrsträgern für vergleichbare Tätigkeiten *einander anzunähern.*

Diese Literae a) bis g) bilden die Hauptpunkte eines langfristigen Programms einer *freiheitlichen Verkehrspolitik*. Es geht daraus klar hervor, dass freiheitliche Verkehrspolitik in keiner Weise verkehrspolitische Untätigkeit und Stagnation bedeutet — im Gegenteil. Es geht vielmehr darum, die *grösste und schönste Aufgabe jeder Verkehrspolitik* zu erfüllen, d. h. es müssen die Voraussetzungen für eine funktionierende Wettbewerbsordnung im Verkehr geschaffen werden. Praktisch bedeutet das vor allem, dass sich der Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel im wesentlichen nach den kosten- und marktkonformen Transportpreisen richtet. Nur wenn die Leistungen der verschiedenen Verkehrsträger kostenecht erstellt werden, stehen sie in einem zweckmässigen Verhältnis zueinander und werden sie mit dem vergleichsweise geringsten Aufwand für die Volkswirtschaft dargeboten. All das Gesagte läuft, in einem Satz ausgedrückt, auf ein *im wesentlichen selbsttragendes Verkehrswesen* hinaus.

2. *Die praktisch verwirklichte Gestaltung der Verkehrskoordination in der Schweiz*

Wenn nunmehr die praktisch verwirklichten Massnahmen der Verkehrskoordination in unserem Lande geschildert werden sollen, so wird sich zeigen, dass die Praxis vom oben entwickelten Programm einer langfristigen Verkehrspolitik noch stark abweicht. Auch unsere Verkehrswirtschaft ist nicht in einem gesunden Gleichgewicht, auch sie ist von der relativen Minimalisierung des volkswirtschaftlichen Aufwandes für Transportzwecke entfernt, zu gross ist auch bei uns die Zahl schwer defizitärer Verkehrsunternehmungen, auch in unserem Lande schwirrt es von Ausbauprojekten aller Verkehrsmittel und von Neubauprojekten von Verkehrsanlagen, aber zahlreiche dieser Projekte sind ohne ökonomische Fundierung.

Prüfen wir kurz, wie sich die unter V 1 skizzierten Hauptpunkte der künftigen Verkehrspolitik zu unserer verkehrspolitischen Praxis verhalten:

a) Der Rationalisierungsstand unserer Verkehrsträger ist im ganzen befriedigend. Immerhin scheint es geboten, ihn bei chronischen Defizitbetrieben, deren Manki hernach durch öffentliche Mittel gedeckt werden müssen, sorgfältig zu überwachen.

b) Die Eisenbahnen haben glücklicherweise auch bei uns damit begonnen, sich mehr als kaufmännische Unternehmungen als am Geschäftsergebnis nur sekundär interessierte öffentliche Dienste zu fühlen. Mithin ist es auch erforderlich, den Eisenbahnen mehr unternehmerische Freiheit einzuräumen, als sie sie früher besassen. In der Richtung der Tarifautonomie sollten hier künftig noch weitere Lockerungen eintreten.

c) Die Abgeltung der Eisenbahnen für die nicht abbaubaren öffentlichen Auflagen ist in unserem Lande seit dem neuen Eisenbahngesetz befriedigend gelöst.

d) Die Selbsterhaltung liegt bei den Bundesbahnen seit langem vor, unter den Privatbahnen gibt es jedoch solche mit durchaus ungenügendem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad. In Zusammenhang mit den enormen Kosten der Nationalstrassen — schätzungsweise 10 Milliarden Franken — wird wahrscheinlich noch eine gewisse Erhöhung der Treib-

stoffzollbelastung erforderlich werden. Im übrigen wird sich aus der Strassenrechnung ergeben, ob der Strassenschwerverkehr nicht zu Lasten des Leichtverkehrs zu geringe Finanzleistungen erbringt. Bei den werdenden Rohrleitungsanlagen erscheint die Selbsterhaltung als gewährleistet. Da wir keinen Binnenluftverkehr von Belang besitzen, stellt sich die Selbsterhaltungsfrage des Luftverkehrs in gewissen anderen Zusammenhängen, auf die hier nicht eingetreten werden kann. Was die zahlreichen Binnenschiffahrtsprojekte anbelangt, so werden die Anstrengungen darauf gerichtet werden müssen, die wirtschaftlich verantwortbaren Fälle von den andern zu trennen und jedenfalls zu vermeiden, dass hier ein neuer stark subventionierter Verkehrsträger entsteht; denn ein solcher würde im ganzen Bereich unserer Verkehrswirtschaft die erzielten Fortschritte in der Selbsterhaltungsfrage wiederum in Frage stellen.

e) Die Frage der Tarifautonomie bei den Eisenbahnen ist im weiteren Rahmen oben unter Punkt b) bereits gestreift worden.

f) Das zähe Festhalten an kleinen Nebenbahnunternehmungen und Nebenlinien, selbst wenn sie chronisch defizitär sind, gehört zu den Absonderlichkeiten der schweizerischen Verkehrspolitik. Hier sollte künftig ein festerer, aufgeschlossenerer Kurs gesteuert werden. Es ist auf die Dauer unhaltbar, Verkehrsunternehmungen am Leben zu erhalten, die nur noch die Hälfte oder sogar weniger der Jahreskosten durch eigene Erträge hereinbringen. Die grossen Erfolge, die im Ausland durch Umstellungen auf Strassentransportbetriebe erzielt worden sind, sollten bei uns nicht dauernd übersehen werden. So sind zum Beispiel die niederländischen Staatsbahnen völlig gesundet, nachdem sie einen Drittel ihres Streckennetzes und die Hälfte ihrer Stationen stillgelegt und dafür eine entsprechende Ergänzung durch Strassentransportdienste verwirklicht hatten. In Belgien wurden die vordem erschreckend defizitären Nebenbahnen zum grössten Teil ersetzt und in eine einheitliche nationale Gesellschaft zusammengefasst; diese Gesellschaft ist heute finanziell gesund, weit gesünder als beispielsweise die belgischen Staatsbahnen.

g) Anstrengungen, um die Lohn-, Arbeits- und Sozialbedingungen bei den verschiedenen Verkehrsträgern einander anzugleichen, müssen auch in der Schweiz ständig fortgesetzt werden. Durch die neue bundesrätliche Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer ist ein Schritt in dieser Richtung getan worden, der allerdings das Problem als Ganzes doch noch offen lässt.

Aus dem Instrumentarium der praktischen schweizerischen Verkehrspolitik sei zum Schluss noch folgendes erwähnt: Im Gegensatz zu fast allen andern Staaten der westlichen Welt ist der Motorlastwagen in der Schweiz keinen direkten Wettbewerbsbeschränkungen unterworfen; seitdem 1951 die sogenannte Autotransportordnung weggefallen ist, herrscht bei den Motorlastwagen die volle Handels- und Gewerbefreiheit. Es wäre weder politisch möglich noch sachlich notwendig, vorderhand an diesem Zustand etwas zu ändern; ob er auf lange Sicht so belassen werden kann, wird sich aus der Entwicklung der Verhältnisse erweisen. Der regelmässige und gewerbsmässige Personentransport mit Motorfahrzeugen ist dagegen auf Grund des Postregals konzessionspflichtig; dadurch wird unter anderem verhindert, dass parallel zu unseren Bahn- und Automobillinien weitere Liniendienste entstehen. Es gibt heute im schweizerischen und im grenzüberschreitenden Touristenverkehr mit Cars zahlreiche Formen, die als quasi regelmässig angesprochen werden müssen; auch sie werden infolgedessen teilweise unter die Konzessionspflicht gestellt. Aehnliche Ordnungen des regelmässigen und gewerbsmässigen Personenverkehrs bestehen auch im Ausland, teilweise mit weniger strenger Handhabung des Ausschlusses paralleler Liniendienste (vgl. etwa die Parallelfahrten von Bahnen und Autobuskursen in Italien).

VI. Landesplanerische Würdigung der schweizerischen verkehrskoordinatorischen Massnahmen

Sowohl das unter V 1 geschilderte Programm der zukünftigen Verkehrspolitik wie auch die unter V 2 beleuchtete Praxis der schweizerischen Verkehrskoordination kommen m. E. den wesentlichen Bestrebungen der Landesplanung entgegen. Die sogenannte gemeinwirtschaftliche Verkehrspolitik, deren Wesen erläutert worden ist, hat für die *Dezentralisation der gewerblichen und industriellen Standorte und damit der Siedlungen* manches geleistet. Der landesweite Verkehrslastenausgleich [4] etwa kann geradezu als eine typische landesplanerische Zielsetzung angesprochen werden.

Nun haben wir freilich erkannt, dass sich die zukünftige Verkehrspolitik vermehrt nach den marktwirtschaftlichen Kräften ausrichten muss, dass sich aber anderseits ein Land wie die Schweiz nie ganz vom gemeinwirtschaftlichen Gedanken im Verkehrswesen wird lösen können [5]. Infolgedessen stellt sich die Frage, ob von der zukünftigen Verkehrspolitik her die Gefahr droht, dass landesplanerische Zielsetzungen schwieriger verfolgt werden können als bisher. Aus den folgenden Gründen scheint mir diese *Gefahr nicht immanent.*

Zunächst gilt es hier zu erkennen, dass die Dezentralisierung der gewerblichen und industriellen Standorte und damit der Siedlungen nicht nur von den sogenannten öffentlichen Verkehrsmitteln gefördert wurde und wird. Derselbe, wenn nicht ein noch stärkerer Dezentralisierungseffekt ist durch die *Individualisierung des Verkehrs* herbeigeführt worden, wie er uns insbesondere in der Gestalt des motorisierten

[4] Summarisch skizziert unter III vorstehend, drittes Alinea.
[5] Vgl. hier die Ausführungen unter IV vorstehend.

Strassenverkehrs entgegentritt. Das Personenautomobil, das Motorrad, das Fahrrad (das motorisierte wie auch das unmotorisierte) erleichtern das dezentralisierte Wohnen. Längst ist das Personenautomobil der bescheidenen Preisklassen, geschweige denn das Motorrad, zum Gemeingut auch in einkommensschwächeren Schichten der Bevölkerung geworden. Das Lieferautomobil, der Werklastwagen, kollektive Arbeitertransporte durch Autobusse ermöglichen anderseits dezentralisierte Standorte für viele Gewerbe und Industrien, und dasselbe ermöglicht das für Kunden fahrende private Autotransportgewerbe. Aber auch abgesehen von all diesen verkehrstechnischen Möglichkeiten drängen manche starke Kräfte auf Dezentralisierung, so die Raumnot in den Städten, die hohen Bodenpreise in den Städten und in vielen Dörfern, der Drang zum gesünderen Wohnen ausserhalb der Agglomerationen.

All dieser Umstände wegen braucht der öffentliche Verkehr nicht mehr so ausgeprägt gemeinwirtschaftlich gestaltet zu werden wie früher. Er ist nur noch ein Teil eines weit grösseren Ganzen, und andere Verkehrsmittel und andere Kräfte tragen zur Dezentralisierung der gewerblichen und industriellen Standorte und der Siedlungen mehr bei als er selbst.

Sodann ist es all der geschilderten Umstände wegen weder landesplanerisch noch auch sonst erforderlich, dass die öffentlichen Verkehrsmittel (insbesondere die Eisenbahnen und die öffentlichen Automobillinien) *über nicht-kostendeckende Tarife ihre Benützer subventionieren.* Damit sei kein Wort gegen eine starke Differenzierung der Tarife gesagt. Geringwertige Güter, Massenguttransporte, einkommensschwächere, aber regelmässige Kunden (Arbeiter, Schüler) werden schon aus kaufmännischen Ueberlegungen tiefe Tarife angeboten erhalten. Kein Wort daher auch gegen tiefe Tarife, wohl aber jedes Wort gegen eigentliche Verlusttarife.

Wir begegnen im Grunde hier wiederum dem wichtigen verkehrspolitischen Postulat einer möglichst weitgehenden Tarifautonomie der öffentlichen Verkehrsmittel. Der Staat und die Verkehrsministerien sollten die Tarifautonomie der öffentlichen Verkehrsmittel auch deshalb respektieren, weil es — von seltenen Ausnahmefällen abgesehen — gar niemandem nützt, wenn Verkehrsunternehmungen keine kostendeckenden Tarife haben. Tarife, welche nicht kostendeckend sind, bedeuten Subventionierung der Verfrachter, der Reisenden, der Abonnenten. Weshalb aber sollen die Verkehrsunternehmungen ihre Benützer subventionieren? Weil die Verkehrsunternehmungen diese Subventionen in Form von Defizitdekkung vom Staate ja wieder einfordern müssen, zahlt mancher Benützer in anderer Form den richtigen Preis doch. Und was die steuerlich schwächeren Benützerkreise anbelangt, weshalb sollen sie, falls sie tatsächlich subventionsbedürftig sein sollten, von der Verkehrsunternehmung und nicht vom Staat direkt subventioniert werden? Oder warum sollen nicht die Arbeitgeber dieser Benützerkreise Löhne zahlen, welche den Benützern die Bezahlung des richtigen Entgeltes für die Verkehrsleistungen ermöglichen? Oder warum sollen, wenn es wirklich notwendig sein sollte, die betreffenden Arbeitgeber nicht direkt vom Staat subventioniert werden? Man mag es wenden, wie man will; die Rechnung der nicht-kostendeckenden Tarife geht so gut wie nie auf.

VII. Verkehrspolitik und Landesplanung pro futuro

Was als Kernpunkt der Gemeinwirtschaftlichkeit in der schweizerischen Verkehrspolitik noch auf lange Sicht bestehen bleiben dürfte, ist der sogenannte *Tarifausgleich im Raum.* Wenn dem aus politischen Gründen auch so ist, so möchte ich aus den Sachzusammenhängen heraus sogar hier festhalten, dass der «sakrosankte» Tarifausgleich im Raum nicht derart sakrosankt ist. Die französische Eisenbahntarifpolitik beispielsweise hat diesen Ausgleich kürzlich preisgegeben, und er spielt auch in der Schweiz in Wirklichkeit nicht die Rolle, die man prima vista vermutet.

Unsere Bundesbahnen würden den Tarifausgleich im Raum preisgeben, wenn sie auf verkehrsstarken Linien tiefere Tarife stellen würden als auf verkehrsschwachen Linien. Wie gesagt, scheint dies aus politischen Gründen auf absehbare Zeit hinaus kaum diskutierbar. Man bedenkt hier indessen nicht, dass wir noch ein Privatbahnnetz von rund 2200 km Länge besitzen (gegen rund 3 000 km Bundesbahnstrecken) und dass auf diesem Privatbahnnetz bedeutend höhere Tarife erhoben werden als auf dem Bundesbahnnetz. Das vorerwähnte Tarifannäherungsgesetz [6] hat diesen Zustand lediglich gemildert, nicht etwa behoben. Tatbeständlich kennen wir in der Schweiz also den Tarifausgleich im Raum nur ganz unvollständig. Dies hat die von Privatbahnen bedienten Landesgegenden nicht daran gehindert, den grossen wirtschaftlichen Aufschwung seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges mitzumachen. Zur Begründung ist an die folgenden Tatsachen zu erinnern:

Wenn die Tarifunterschiede zwischen SBB und Privatbahnen prozentual zum Teil gross sind, so fallen sie in den absoluten Beträgen doch nur wenig ins Gewicht, weil es sich um meist kurze Anschlusstrecken an das SBB-Netz handelt. Dasselbe würde übrigens gelten, wenn auch die SBB ihre Tarife nach verkehrsstarken und verkehrsschwachen Strecken differenzierten: bei den an verkehrsschwachen Strecken gelegenen Kunden ergäben sich ebenfalls nur kurze Anschlüsse an die Hauptlinien des Netzes, die ja auf jeden Fall das Verkehrsrückgrat bilden. Noch gewichtiger ist das Argument, dass den Tatsachen entsprechend kein Anlass besteht, die volkswirtschaftliche Gestaltungskraft der Verkehrstarife zu überschätzen. Allzulange hat man hierüber übertriebene Vorstellungen gehegt. Das Thema selbst kann hier freilich nicht ausgeschöpft werden, denn dazu wäre eine besondere

[6] Vgl. vorstehend III, zweites Alinea.

Abhandlung erforderlich. So viel aber sei gesagt, dass mit Ausnahme der ausgesprochen materialorientierten Industrien die Transportkosten — gemessen an den übrigen Produktionskosten — eine relativ bescheidene Rolle spielen. Da wir hier insbesondere die Eisenbahntarife betrachtet haben, sei ferner vermerkt, dass dank der Entwicklung der anderen Verkehrsmittel die verkehrstechnischen Möglichkeiten, um vom Eisenbahntarif unabhängig zu sein, stets zahlreicher werden. Wenn somit nachweisbar die volkswirtschaftliche Gestaltungskraft auch der Eisenbahntarife bescheiden ist, so liegt hierin wiederum ein Grund mehr, den Eisenbahnen die Tarifautonomie, d. h. also eine Tarifpolitik nach unternehmungswirtschaftlichen Bedürfnissen, nicht vorzuenthalten. Man kann füglich sagen, dass unter den heutigen Gegebenheiten der Verkehrswirtschaft kommerzielles Handeln der Eisenbahnen nicht nur finanzwirtschaftlich, sondern auch volkswirtschaftlich die günstigsten Ergebnisse zeitigt.

Prinzipien wie die Selbsterhaltung der Verkehrsträger und die kommerzielle Einstellung der Verkehrsunternehmungen bedrohen das nicht, was von der Gemeinwirtschaftlichkeit im Verkehr noch übrigbleibt. Das ergibt sich bereits daraus, dass diese Prinzipien, wie soeben festgestellt, im Verkehrswesen nicht nur finanzwirtschaftlich, sondern auch volkswirtschaftlich die besten Ergebnisse zeitigen. Indessen gibt es auch hier Ausnahmen, und es kann auch in Zukunft Gründe geben, wo der Staat unter Berücksichtigung des Gesamtwohls in die Betriebs- und Wirtschaftsführung von Verkehrsunternehmungen eingreifen muss. Dass dies in Zeiten von Krieg oder anderen Notständen möglich sein muss, versteht sich von selbst. In normalen Zeiten werden derartige staatliche Eingriffe viel seltener sein. Der Staat wird auch nicht darum herumkommen, die Interventionsnotwendigkeit sorgfältig zu begründen; denn im Gebiete der Verkehrspolitik ist zu lange Zeit zu leichthin interveniert worden. Unter dem *Blickwinkel der Landesplanung* ist hier indessen lediglich von Bedeutung, dass der Staat nach wie vor auch in normalen Zeiten in die Bau-, Betriebs- und Wirtschaftsgestaltung des Verkehrswesens eingreifen kann, wenn ihm Interessen der Allgemeinheit, oft gerade auch wohlverstandene landesplanerische Interessen, dazu Anlass geben. Dass der Staat dabei allerdings die Verkehrsunternehmungen entschädigen soll, wenn er ihnen in Verfolgung derartiger Interessen Auflagen überbindet, ist vorstehend genugsam erwähnt und begründet worden.

So scheint denn in summa das *Verhältnis zwischen Landesplanung und Verkehrspolitik* (und der Verkehrskoordination als ständiger verkehrspolitischer Aufgabe) *zweckmässig geordnet* zu sein. Zum mindesten gilt diese Feststellung vom Verkehrspolitiker her beurteilt. Sollten die Vertreter der Landesplanung die Sachlage anders empfinden, so wäre es an ihnen, der Verkehrspolitik ihre Postulate zu nennen. Gemeinsam müsste alsdann erwogen werden, ob und mit welchen verkehrspolitischen Mitteln die Postulate gefördert werden können.

Die Kreise der Landesplanung, die schweizerischen und die europäischen, werden sich in derselben Weise schlüssig werden müssen, ob sie gegenüber der *werdenden europäischen Verkehrspolitik* Anliegen vorzubringen haben. Auch hier scheinen, vom Verkehrspolitiker aus gesehen, die Beziehungen zwischen beiden Sachgebieten wohlgestaltet zu sein. Ueberprüfen wir dies, indem wir uns der Grundzüge der gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG erinnern. Der Römer Vertrag sucht die Hindernisse zu beseitigen, welche der Schaffung und dem Funktionieren eines EWG-Binnenmarktes vom Verkehr her entgegenstehen könnten. Der Vertrag wendet sich infolgedessen gegen *verkehrswirtschaftliche Diskriminierungen* aller Art, insbesondere gegen jene durch das Mittel der Festsetzung ungleicher Preise unter gleichen Umständen und der Ungleichbehandlung in- und ausländischer Verkehrsteilnehmer. Es ist auch festzustellen, dass der Vertrag grundsätzlich auf dem Boden des *freien Wettbewerbes* steht, und zwar sowohl bezüglich des Wettbewerbes zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln als auch im Bereiche ein und desselben Verkehrsmittels, z. B. innerhalb des Autotransportgewerbes oder der Binnenschiffahrt.

Ausfluss dieses grundsätzlich liberalen verkehrspolitischen Kurses sind Bestimmungen wie das *Beihilfeverbot* oder das *Verbot von Unterstützungstarifen.* Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen also im Prinzip nicht subventioniert werden (Beihilfeverbot), und Wirtschaftszweige und Landesgegenden sollen nicht durch Tarife unterstützt werden, die nicht kostendeckend sind und somit Subventionscharakter tragen.

Indessen enthält der Römer Vertrag *zwei bedeutsame Ausnahmen* vom Beihilfeverbot und vom Verbot von Unterstützungstarifen: Beihilfen aus Gründen der Verkehrskoordination oder zur Abgeltung von Auflagen im öffentlichen Interesse sind zulässig, ebenso Unterstützungstarife im Interesse unterentwickelter Landesteile. Da auch eine stark interventionistische Verkehrspolitik durch diese beiden Ausnahmeartikel gerechtfertigt werden könnte, bilden diese beiden Artikel eine Gefahr für die angestrebte liberale Verkehrspolitik. Es wird sich deshalb als notwendig erweisen, dass EWG-Kommission und Ministerrat strenge Anforderungen an die Anwendung dieser Ausnahmeartikel stellen und sie nur sehr zurückhaltend zulassen. Das scheint beabsichtigt zu sein. Mit Recht sieht die EWG die *zentralste Aufgabe der Verkehrspolitik* darin, die Voraussetzungen für eine funktionierende Wettbewerbsordnung im Verkehr zu schaffen, und es wird richtig festgestellt, dass nach Massgabe der Erreichung dieses Zieles die Anwendung der erwähnten beiden Ausnahmeartikel an Bedeutung verliert; insbesondere gilt dies für die Ausnahmen vom Beihilfeverbot.

Aus diesen Ausführungen geht hervor, *dass die werdende europäische Verkehrspolitik auf den gleichen Grundlinien beruht wie die anzustrebende nationale Verkehrspolitik unseres Landes.*

Nicht im Bereiche der Landes- und der Regionalplanung liegen m. E. die dornenvollen Probleme im Verhältnis zum Verkehr, *sondern im Bereiche der Ortsplanung, vor allem der Ortsplanung in den grossen Agglomerationen.* Technisch, wirtschaftlich und finanziell darf als das wohl *schwierigste Problem die Ausarbeitung und die Verwirklichung der Gesamtverkehrspläne der Grosstädte* gelten; insbesondere erweist es sich als unmöglich, die Riesensummen kostende Verwirklichung der Gesamtverkehrspläne unserer Grosstädte aus eigener Kraft der betreffenden Gemeinwesen zu finanzieren. Diese Aussage gilt auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass der Bund die Expresstrassen als den Verbindungsstücken zum Nationalstrassennetz weitgehend subventioniert. *Die Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, dem künftig immer wichtiger werdenden Problem der Finanzierung der Gesamtverkehrspläne unserer Städte eine besondere Studie zu widmen,* die dann zu gegebener Zeit den interessierten Kreisen als Diskussionsgrundlage zur Verfügung gestellt werden kann.

MITTEILUNGEN · COMMUNICATIONS

Die Expertenkommission des Eidg. Justiz- und Polizeidepartements für die Revision des Bundesgesetzes über die Erhaltung des bäuerlichen Grundbesitzes schloss ihre Arbeiten anfangs Februar ab. Der Entwurf zu einem neuen Bundesgesetz über den Schutz des bäuerlichen Grundbesitzes regelt sehr wesentliche Fragen, die in ihrem Inhalt teilweise nur einen losen Zusammenhang aufweisen. Wir dürfen zwar mit Freude feststellen, dass unseren Anregungen, im Bundesrecht Bestimmungen über eine Landwirtschaftszone aufzunehmen, entsprochen wurde. Anderseits können wir nicht verkennen, dass der reichbefrachtete neue Entwurf «überladen» ist. Das Vernehmlassungsverfahren und erst recht die nachfolgenden Beratungen der zuständigen Behörden werden daher viel Zeit beanspruchen. Es ist aber dringend nötig, möglichst rasch die bundesrechtliche Regelung der Landwirtschaftszone einzuführen. Unsere Kommission für Bodenrecht und Bodenpolitik entschloss sich daher in zwei Sitzungen, dem Ausschuss zu empfehlen, dem Eidg. Justiz- und Polizeidepartement eine Teilung der Vorlage zu beantragen. Der Ausschuss stimmte dem Vorschlag der Kommission zu; er sprach sich aber für eine noch weitergehende Aufteilung aus. Unsere Vereinigung beantragte hierauf dem Eidg. Justiz- und Polizeidepartement, in einer ersten Vorlage nur die Ordnung der Landwirtschaftszone zu behandeln und die übrigen Postulate der Landwirtschaft nachher zu verwirklichen.

Die Sitzung des Ausschusses, auf die wir eben hinwiesen, fand am 1. März in Zürich unter der Leitung des zweiten Vizepräsidenten, Baudirektor Dr. R. Tschäppät, Bern, statt. Der Präsident, Ständerat Dr. W. Rohner, war leider erkrankt, während der erste Vizepräsident, Rechtsanwalt G. Béguin, beruflich unabkömmlich war. Wir könnten uns wohl vorstellen, dass die Sitzung vom 1. März in den Annalen der LVP später besonders hervorgehoben würde, galt es doch, über die weitere Gestaltung der Landesplanung zu beraten. Die Geschäftsleitung vertrat die Auffassung, der Ausbau der Landesplanung zu einer Nationalplanung dränge sich rasch auf. Der Bundesrat sollte daher gebeten werden, unserer Geschäftsleitung die Möglichkeit einzuräumen, mit einer bundesrätlichen Delegation wesentliche Probleme der Landesplanung zu besprechen. Der Ausschuss stimmte dem Antrag der Geschäftsleitung nach kurzer Diskussion einmütig zu. Das Schreiben der VLP an den Bundesrat ist inzwischen bereits im Bundeshaus angelangt. Wir wissen sogar schon, dass die Geschäftsleitung der VLP von den Herren Bundesrat Dr. H. P. Tschudi und Direktor Dr. R. Ruckli empfangen wird. Wir hoffen zuversichtlich, dass dadurch der erste Schritt getan ist, der die Landesplanung zur Nationalplanung ausweitet. Nur so können wir uns unserem Ziel einer optimalen Besiedlung unseres ganzen Landes nähern. Die Nationalplanung darf und soll aber nicht zu einer Zentralisierung der Vorschriften und Massnahmen in der weiteren Besiedlung der Schweiz führen. Vielmehr soll sie mithelfen, zu vermeiden, dass der Föderalismus infolge der ungeordneten Entwicklung von innen her ausgehöhlt wird.

Der Ausschuss beriet an seiner Sitzung vom 1. März zahlreiche weitere Traktanden. Das Arbeitsprogramm für 1963 und das Programm der Tagung «Erhalten, Planen, Verwirklichen», die am 7. Juni 1963 gleichzeitig in Zürich und in Lausanne durchgeführt wird, wurden genehmigt. Sodann wurden die Reglemente für die Finanzkompetenzen und die Unterschriftenberechtigung sowie über die Entschädigung für die Teilnahme an Sitzungen und die Ausführung von Arbeiten erlassen. Der Ausschuss verabschiedete im weiteren die Rechnung 1962 zuhanden des Vorstandes. Einer recht ausgiebigen Diskussion riefen einzelne Bestimmungen des Entwurfes des Eidg. Departements des Innern zur Vollziehungsverordnung zum Nationalstrassengesetz. Wir haben inzwischen unsere Vernehmlassung zu diesem Entwurf fristgemäss erstattet.

Vor der Ausschussitzung traf die Geschäftsleitung mit Prof. W. Custer, dem amtierenden Direktor des Instituts der ETH für Orts-, Regional- und Landesplanung, zu einem Meinungsaustausch über die Planerausbildung zusammen. Das Gespräch soll bei nächster Gelegenheit fortgeführt werden.

Während der relativ kurzen Zeitspanne, über die zu berichten ist, versammelte sich der Vorstand des Vereins «Planen und Erhalten» zu einer Sitzung, an der das Programm und die weitere Arbeit für die Gestaltung dieser Abteilung an der Landesausstellung 1964 besprochen wurden. Der Stand der Dinge ist erfreulich. Es darf heute mit einer vorzüglichen Ausstellung in der Abteilung «Planen und Erhalten» gerechnet werden. Zudem erscheint die Finanzierung der hohen Kosten dank des grosszügigen Entgegenkommens der Direktion der Expo 64, des Bundes und der Kantone als gesichert, sofern wenigstens von einigen Vereinen mit einer weiteren Unterstützung gerechnet werden darf.

Mit Vertretern von Kantonen und Gemeinden konnten wie gewöhnlich angenehme Beziehungen gepflegt werden. Zu einer erheblichen Belastung des Zentralsekretariates führte die Arbeit für ein Baugesetz im Kanton Obwalden und für die Planung in St. Moritz.

In unserer publizistischen Tätigkeit weisen wir immer wieder auf die Notwendigkeit hin, zweckmässige Baugesetze, Orts- und Regionalplanungen zu erlassen. Wir mussten gerade in der letzten Zeit erfahren, dass wir uns mit noch mehr Nachdruck als bisher für wirklich gute Vorlagen einzusetzen haben. Qualitativ ungenügende Planungsvorlagen wirken sich nicht selten auf die weitere Bebauung und die Investitionen der öffentlichen Hand noch ungünstiger aus, als wenn überhaupt nichts vorgekehrt würde. Wir erachten es daher als besonders erfreulich, dass die Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz zusammen mit dem Regionalplanungsamt des Kantons Zürich einen Planerkurs für Sachbearbeiter aus den Kantonen Zürich und Schaffhauen durchführt. Selbstverständlich werden wir uns dafür einsetzen, dass in anderen Kantonen und Regionen in den kommenden Jahren die Sachbearbeiter von Orts- und Regionalplanungen ebenfalls geschult werden. Es dürfte aber wertvoll sein, vorerst im Zürcher Kurs Erfahrungen zu sammeln.

Der Berichterstatter:
Dr. R. Stüdeli.