Voraussetzungen und Zielsetzungen einer Verkehrsgeschichte der Schweiz

Autor(en): **Pfister, Christian**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **56 (2006)**

Heft 1: **Verkehrsgeschichte = Histoire des transports**

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1664

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

Voraussetzungen und Zielsetzungen einer Verkehrsgeschichte der Schweiz

Christian Pfister

Summary

The economic and social returns from long-lasting, large technical networks LTN – such as railways or expressways – need to be assessed on a long-term basis. In order to compare the initial expectations with the outcome, historic ex-post-analyses should complement the usual short-run, policy-oriented, cost-benefit analyses. For example, the Swiss network of expressways was never designed to become a transit axis for heavy transport vehicles. Aside from beneficial effects, large transportation networks also involve negative feedbacks, such as environmental externalities, risks of disaster and coordination problems. Understanding traffic in terms of a set of competing and mutually complementary opportunities for satisfying mobility-demand involves knowledge of many disciplinary approaches. Historians tell how complex structures came into being, which is particularly suited to make complexity understandable. ViaStoria and the Department of Economic, Social and Environmental History at the University of Bern provide a platform for tackling a Transportation History of Switzerland, which is in accordance with the above-mentioned standards of ex-post-evaluation and multi-disciplinary analysis.

Verkehr bildet einen Systemzusammenhang, ein Cluster von Angeboten, das dafür bürgt, dass heutige Menschen ihre Mobilitätsbedürfnisse wahrnehmen können. Verkehrsträger gehören zu jenem Set von Netzwerken, von dem die Menschen in den letzten 150 Jahren zur Aufrechterhaltung der Grundfunktionen ihres Daseins vollkommen abhängig geworden sind. Wie alle «Grossen Technischen Systeme» sind sie ausgesprochen langlebig. Ihre Auswirkungen auf die Raum- und Wirtschaftsentwicklung reichen weit über die Prognosemöglichkeit derjenigen Generation hinaus, die ihren Bau beschloss und die dazu nötigen Mittel bereitstellte[1]. So hat das Strassennetz der Römer stellenweise zweitausend Jahre überdauert. Unser heutiges Hauptstrassennetz wurde im 19. und frühen 20. Jahrhundert geplant und finanziert, das heutige Bahnnetz in der zweiten Hälfte des 19. und das Autobahnnetz in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Für letzteres sind bisher nahezu 100 Milliarden Franken aufgewendet worden.

1 Die Kosten wurden mit 5,7 Mia. beziffert. Tatsächlich sind aber bis 1999 rund 76 Mia. Franken aufgewendet worden.

Prof. Dr. Christian Pfister, Historisches Institut der Universität Bern, Abteilung Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte, Unitobler, CH-3000 Bern 9. christian.pfister@hist.unibe.ch

Auf Grund dieser Langlebigkeit von Verkehrsstrukturen lässt sich ihr volkswirtschaftlicher und lebensweltlicher Nutzen nur langfristig beurteilen. Kosten-Nutzen-Analysen dürfen nicht allein nach tagespolitischen Befindlichkeiten vorgenommen und für die Projektion bestehender Randbedingungen in die Zukunft verwendet werden, sondern sind durch sorgfältige historische Ex-Post-Untersuchungen bestehender Verkehrssysteme zu ergänzen. Die Verkehrsgeschichte entwickelt denn auch Analysemethoden, um solch langfristige Entwicklungen zu untersuchen. Zu ihren Zielsetzungen gehört es, die seinerzeitigen Erwartungen mit der tatsächlich eingetretenen Entwicklung zu vergleichen und diese nachvollziehbar zu machen, indem auf die entsprechenden politischen, ökonomischen, technischen, sozialen und ökologischen Einflussfaktoren hingewiesen wird. Dazu sollen anhand von Ergebnissen bisheriger Forschungen einige Überlegungen angestellt werden.

1. Die ersten Eisenbahnen wurden vorwiegend für den Güterverkehr geplant. Das zu erwartende Passagiervolumen wurde unterschätzt, weil dazu nur auf die Zahl der Passagiere abgestellt werden konnte, die zuvor mit Postkutschen befördert worden waren[2]. Wie attraktiv die neue, billigere und vor allem weit schnellere Eisenbahn für Reisende sein würde, war im Zeitpunkt der Planung nicht abzusehen. Die Attraktivität und damit der Mehrverkehr des neuen Verkehrsträgers dürfte sich in dem Masse gesteigert haben, wie die einzelnen Linien zu einem Netz zusammenwuchsen, wobei die Gestaltung der Tarife mit ins Gewicht fiel.

2. Ähnlich lagen die Dinge beim Autobahnbau: In der Zwischen- und Nachkriegszeit wurden Grössenordnung, Dynamik und Konsequenzen der Motorisierung lange Zeit unterschätzt. Immer wieder griffen Prognosen zu kurz, immer wieder mussten die Zahlen nach oben korrigiert werden. In besonderem Masse gilt dies für den Schwerverkehr. Die Autobahnen, nicht zuletzt die alpenquerenden Strassentunnels, waren für Personenwagen angelegt. Selbst bei der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels im Jahre 1982 hob Bundesrat Hans Hürlimann noch einmal hervor, «der Tunnel sei kein Korridor für den Schwerverkehr»[3]. Im Zeitpunkt der Planung des Autobahnnetzes war die Zunahme des Schwerverkehrs zu Lasten der Bahn in der Tat nicht abschätzbar; unter anderem wirkten sich die technische und ökonomische Entwicklung, die mit der europäischen Integration sich entfaltende europäische Verkehrspolitik sowie der selbst 1958 noch nicht vorausgesehene[4] langfristige Rückgang der relativen Preise für fossile Energieträger von den späten 1950er Jahren an anders aus als erwartet[5].

3. Verschiebungen oder Aufhebungen von politischen Grenzen und Barrieren können im Weiteren die Schaffung neuer Verkehrsverbindungen begünstigen oder bestehende Verbindungen entwerten. Das jüngste Beispiel ist der Fall der Berliner Mauer. In kleinerem Rahmen dürfte sich Ähnliches am Beispiel der Eisenbahnlinie Paris–Delle–Pontarlier–Bern–Lötschberg–Simplon nach Italien aufzeigen

2 Michael J. Freeman, Derek H. Aldcroft, *Transport in Victorian Britain*, Manchester 1988, S. 76.

3 Zit. in: Martin Merki (mjm.), «Macht der Verkehrslawine überraschte alle», in: *NZZ* vom 1. September 2005, S. 17.

4 Christian Scheidegger Fung, *Ursachen für den Ölpreiszerfall ab 1957/58. Veränderungen im Erdölmarkt der Nachkriegszeit und deren Rezeption in der westeuropäischen Politik und Wirtschaft* (Liz. phil. hist., Universität Bern), Bern 2003, S. 188.

5 Christian Pfister (Hg.), *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*, Bern [2]1996.

lassen. Frankreich suchte mit dieser Verbindung die 1870/71 an Deutschland verlorenen Territorien Elsass und Lothringen zu umfahren, was den Ausbau der Jurabahnen durch Bern und längerfristig das Projekt einer Untertunnelung von Simplon (1906) und Lötschberg (1913) begünstigte[6]. Mit dem Zusammenwachsen (West-)Europas nach dem Zweiten Weltkrieg wurde diese Verbindung entwertet. 1995, als der Grenzbahnhof Delle geschlossen wurde, fiel sie endgültig dahin.

4. Die gewaltigen Investitionen zur Schaffung neuer Verkehrsnetze und ihr Betrieb lösen positiv rückgekoppelte Prozesse aus. Der Bau des Eisenbahn- und des Autobahnnetzes, in geringerem Masse auch der Bau und der Ausbau der Grossflughäfen, schuf jeweils eine neue räumliche Ordnung der Wirtschaft, die ihrerseits eine nicht voraussehbare Eigendynamik entwickelte. Die Initialentscheidungen über An- oder Ausschluss von Orten an die Netze hatten in langfristiger Perspektive weit reichende Konsequenzen für das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum und den Bodenmarkt, die in ihrer Bedeutung kaum durch entsprechende Untersuchungen abgedeckt worden sind. Dazu kommen Folgen für die Umwelt in Form von Landschaftsverbrauch und Lärm, im Falle des Autobahnbaus zudem in Form von Schadstoffbelastungen. Solche Auswirkungen wurden im Zeitpunkt der Entscheidfindung nicht vorausgesehen, weil die Verantwortlichen und die Bevölkerung dafür noch nicht sensibilisiert waren. Robert Ruckli, der damalige Chef des Amtes für Strassen- und Flussbau, verstieg sich 1959 gegenüber Vertretern des Natur- und Heimatschutzes sogar zur Behauptung: «Wir wissen um die Sünden des Eisenbahnbaus. Aber unsere Verantwortung für die Erhaltung der ideellen Werte ist grösser geworden als die unserer Vorfahren im anbrechenden technischen Zeitalter mit seinem optimistischen Fortschrittsglauben, nicht nur, weil wir hellhöriger geworden sind für die weiteren Zusammenhänge, sondern auch, weil die unversehrte Natur in unserem dicht bevölkerten Land zu einem seltenen Gut geworden ist. [...]. Wir glauben [...] behaupten zu dürfen, dass die Autobahn die scheinbar natürliche Kulturlandschaft im grossen und ganzen nicht beeinträchtigen wird.»[7]

Die Untersuchung eines vielfältig vernetzten Geflechts von Einflussfaktoren verlangt unterschiedliche methodische Zugänge und Erklärungsansätze und ihre anschliessende Integration in eine Gesamtschau. Die Geschichtswissenschaft ist in der Lage, eine solche zu liefern, indem sie die Genese verwickelter Strukturen aufzeigt und narrativ erfahrbar macht, während andere Wissenschaften, abgesehen von der Geographie, diesen Methodenpluralismus eher scheuen. Historiker verbinden die Erforschung der Geschichte der Verkehrspolitik, der Verkehrsmittel, der Verkehrsbetriebe, der Interessenverbände, der Experten und der Benützer und können auf diese Weise ein vertieftes Verständnis für die je unterschiedliche Entwicklung von nationalen bzw. regionalen Verkehrssystemen gewinnen[8].

6 Daniel Schwarz, *Stillgelegte Eisenbahnlinien und ihre weitere Verwendung, dargestellt anhand von Beispielen in der Schweiz* (Diplomarbeit phil. nat., Universität Bern), Bern 1996, S. 43.

7 «Wir wissen um die Sünden des Eisenbahnbaus. Aber unsere Verantwortung für die Erhaltung der ideellen Werte ist grösser geworden als die unserer Vorfahren im anbrechenden technischen Zeitalter mit seinem optimistischen Fortschrittsglauben, nicht nur, weil wir hellhöriger geworden sind für die weiteren Zusammenhänge, sondern auch, weil die unversehrte Natur in unserem dicht bevölkerten Land zu einem seltenen Gut geworden ist. [...]», dann folgt das Zitat im Haupttext: Robert Ruckli, «Nationalstrassenbau und Landschaftsschutz», in: *Strasse und Verkehr* 1/1960, S. 3–7.

8 Hans-Liudger Dienel, Helmuth Trischler (Hg.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Ver-*

Verkehr als Systemzusammenhang besteht aus einer Reihe von teils kompetitiven, teils sich ergänzenden Verkehrsträgern und -mitteln: dem motorisierten Individualverkehr, dem Öffentlichen Verkehr, dem Flugverkehr und dem von den Verkehrsingenieuren erst kürzlich «entdeckten» so genannten Langsamverkehr (Fussgänger, Radfahrer). Veränderungen im Angebot eines Verkehrsträgers wirken sich in der Regel auf alle übrigen aus. Wenn wir Verkehr begreifen wollen, müssen wir in diesen Systemzusammenhängen denken lernen. Dasselbe gilt für die Politik: Doch existiert bis heute ein übergeordnetes Politikfeld «Verkehrspolitik» etwa in Analogie zur Energiepolitik oder zur Umweltpolitik noch kaum. Vielmehr konzentrierten sich verkehrspolitische Diskussionen lange Zeit auf einzelne Verkehrsprojekte wie die NEAT oder den Flughafen Kloten. Es fehlt weitgehend der Blick für das Gesamte. Der Souverän ist dafür mitverantwortlich. Drei Anläufe zu einer Gesamtverkehrspolitik sind im Verlaufe des 20. Jahrhunderts unternommen worden. Alle sind sie in Volksabstimmungen – 1935, 1946, 1988 – gescheitert, obschon sich die beteiligten Verbände und die Parteien vorgängig jeweils zu einem Kompromiss zusammengerauft hatten[9].

Auch die Wissenschaft hat den Verkehr bisher nicht im Gesamtzusammenhang untersucht. Dazu wäre es wiederum nötig, die Entstehungsbedingungen des Systems zu klären, indem die Geschichte der einzelnen Teilbereiche mit dem Ziel einer Synthese aufzuarbeiten wäre. Bei der Eisenbahngeschichte und der Geschichte des Automobils und des Strassennetzes sind erste Vorarbeiten dazu geleistet worden, wie in diesem Heft aufgezeigt wird. Immer noch brach liegt hingegen die Geschichte des Luftverkehrs und des so genannten Langsamverkehrs (Fussgänger, Radfahrer). Eine solche integrierte Verkehrsgeschichte ist das Ziel der gemeinsamen Initiative von ViaStoria (siehe Artikel von Betschart) und der Abteilung Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte (WSU) des Historischen Instituts der Universität Bern[10].

Eine Verkehrsgeschichte der Schweiz, die die Entwicklung des Verkehrs in dessen Systemzusammenhang langfristig untersuchen will, muss danach trachten, ein Konzept vorzulegen, das aufzeigt, welche Anforderungen an eine synthesefähige Untersuchung der einzelnen Verkehrsträger gestellt werden müssen, wie die einzelnen Teile in ein Ganzes zu integrieren sind und wie dieses zuhanden der Öffentlichkeit medienwirksam umgesetzt werden kann.

Aus dieser Sicht umreisst NZZ-Inlandredaktor Paul Schneeberger im ersten Artikel des Schwerpunktes die Erwartungen eines Journalisten an eine Verkehrsgeschichte der Schweiz, bevor anschliessend in chronologischer Reihenfolge die geschichtswissenschaftlichen Beiträge folgen. Hans-Ulrich Schiedt beschreibt zunächst, unter welchen Bedingungen die Hauptstrassennetze im langen Zeitraum von 1740 bis 1910 entstanden. Anschliessend untersucht Serge Pâquier am Beispiel der Bahnen die Diskussionen um privatwirtschaftliche versus öffentliche, politisch legitimierte Unternehmensformen von 1850 bis in die Zwischenkriegszeit. Laurent

kehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt / New York 1997, S. 13f.

9 Michael Ackermann. *Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961*, Bern 1992, S. 97–114; Ueli Haefeli, «Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung: Die Gesamtverkehrskonzeption 1972–1977 und ihre Wirkung auf die schweizerische Verkehrspolitik» (in diesem Heft publiziert, S. 86–95).

10 Projektskizze siehe http://www.viastoria.ch/D/Forschung/Prospekt_Verkehrsgeschichte.pdf.

Tissot thematisiert die Wechselwirkung von Eisenbahnbau und Tourismus in der «Belle Epoque». Und Thomas Frey analysiert für den Zeitraum von 1850 bis 1910 das Zusammenwirken verschiedener Verkehrsträger unter dem Gesichtspunkt der Beschleunigung.

Für das 20. Jahrhundert gibt Christoph Maria Merki einen Überblick über die Verbreitung des motorisierten Individualverkehrs, der die Kultur in Form des Automobilismus mitgeprägt hat. André Kirchhofer und Jonas Steinmann zeigen in zwei Artikeln, die die staatlichen Zuschüsse für Schweizer Bahnunternehmen bzw. das Fallbeispiel der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn thematisieren, den Zusammenhang von Verkehrs- und Finanzpolitik auf. Gisela Hürlimann widmet sich dem Automatisierungsdiskurs der SBB in der Nachkriegszeit. Ueli Haefeli zeichnet schliesslich die Geschichte der Gesamtverkehrskonzeption nach, jenes bis heute nachwirkenden planerischen Grossunternehmens, das eine verkehrspolitische Koordination von Schienen- und Strassenverkehr zum Ziel hatte und 1988 an der Urne scheiterte.