

Rückspiegel = Echo

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **14 (2007)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Rückspiegel

Echo

Von Entstehung und Zukunft der Hochgeschwindigkeit im Bahnverkehr

Bericht zur Tagung «Mit Tempo in die Zukunft? Die Geschwindigkeit der Eisenbahn»

ETH Zürich, 28. Juni 2007

Temporekorde und neue Hochgeschwindigkeitsstrecken: Die Bahn ist immer schneller unterwegs. Doch welches Tempo für welche Mobilität brauchen wir? In welchen Siedlungs- und Wirtschaftsräumen machen hohe Geschwindigkeiten Sinn? Und wie ist die schnelle Bahn überhaupt entstanden? Solche Fragen standen an einer internationalen Konferenz vom 28. Juni in Zürich im Mittelpunkt. Die Tagung «Mit Tempo in die Zukunft? Die Geschwindigkeit der Eisenbahn» entstand in Zusammenarbeit der Forschungsstelle für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Universität Zürich mit dem Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme und der Professur für Technikgeschichte der ETH Zürich. Die rund 130 TeilnehmerInnen erwartete denn auch ein interdisziplinär konzipiertes und reich befrachtetes Programm.

Nach der Begrüssung durch Hans Eisenring, ehemaliger Präsident der Generaldirektion SBB, war der erste, von NZZ-Redaktor Paul Schneeberger moderierte Teil der Tagung den soziologischen, raumplanerischen und ökonomischen Bedingungen und Auswirkungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs gewidmet. Mit ihrem «zeitsoziologischen Erklärungsversuch» zeigte die Hagerer Soziologin Nadine Schöneck anschaulich auf, wie sich das Tempobedürfnis in der modernen Gesellschaft äussert – und wo es dem Wunsch nach Entschleunigung Platz macht. Alain Thierstein, Professor für Raumentwicklung an der TU München, wandte sich dann der Kategorie Raum zu. Er zeigte, wie sich Raumbezüge oft jenseits der sichtbaren Pendlerströme verändern: Im Bereich der Wissensökonomie finde

fast unbemerkt eine wachsende Rekonzentration der Wertschöpfungstätigkeit auf Kernräume statt, wobei die europäischen Metropolregionen als «Kompetenz-Drehscheiben» fungierten. Chris Nash, Professor of Transport Economics der University of Leeds, fragte: “In what circumstances is there an economic case for investing in High Speed Rail?” Er beantwortete diese Frage in einer Kosten- und Nutzenanalyse.

Der zweite Teil der Tagung rückte die Geschichte des Bahnschnellverkehrs in den Mittelpunkt und machte deutlich, dass der heutige Zustand Resultat oft langwieriger Aushandlungsprozesse ist. Die Historikerin Babette Nieder aus Paris zeigte, dass vor allem ein anderes Bahnverständnis und die unterschiedliche politische Kultur von Frankreich und Deutschland für die differente Entwicklung von TGV und ICE verantwortlich waren. Auch in der Schweiz war die Modernisierung der Bahn durch politische Aushandlungsprozesse bestimmt. Gisela Hürlimann, Zürcher Historikerin und Initiatorin der Tagung, spannte einen weiten Bogen von den ersten Ideen für eine Schnellbahn Bern-Zürich in den 1960er-Jahren hin zur Realisierung der Bahn 2000 deren Motto lautete: «Nicht so schnell wie möglich, sondern so rasch wie nötig.»

Ulrich Weidmann, Professor für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich, eröffnete den dritten Block der Tagung, welcher verschiedene Transportsysteme miteinander verglich. Nachdem sich die konventionelle Hochgeschwindigkeitsbahn aufgrund besserer Kompatibilität durchgesetzt hatte, war gemäss Weidmann der Zug für alternative Technologien wie die Magnetschwebbahn abgefahren. Dies gelte auch für die «Swissmetro». Eine grosse Zukunft hingegen sagte Roberto Rinaldi, Technischer Direktor Hochgeschwindigkeitszüge bei Alstom, der Rad-Schiene-Technik voraus. In seinem Vortrag beleuchtete er die Umstände der TGV-Rekordfahrt vom März 2007. Die Herausforderungen der Globalisierung thematisierte Stefan Hofsäss, Head of Siemens Transportation Systems. Er zeigte auf, welche Auswirkungen Megatrends wie Urbanisierung und demografische Veränderungen sowie der globale wirtschaftliche Austausch auf die Verkehrsinfrastrukturen haben. Bei all diesen Entwicklungen steht die Bahn in Konkurrenz zum Luftverkehr. Lars Ottmer, Leiter Markt- und Flottenplanung der Lufthansa AG, analysierte die den Flugverkehr bestimmenden Elemente. Dabei zeigte sich, dass Bahn und traditionelle Airlines im Wettbewerb mit den Low-Cost-Carriers viele Gemeinsamkeiten aufweisen.

Den letzten Teil der Tagung bildete ein von David Gugerli, ETH-Professor für Technikgeschichte, moderierter Roundtable: Martin Bäumle, Nationalrat, Paul Blumenthal, Division Personenverkehr der SBB AG, Toni Eder, Bundesamt für Verkehr, Alain Groff, Kanton Basel-Stadt, Gisela Hürlimann und Alain Thierstein diskutierten die aktuelle Planung im Bahnverkehr kontrovers – ins-

besondere das Projekt «Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte». Nach diesem Ausflug in die Politik war es an Jakob Tanner, Professor für Geschichte an der Universität Zürich, die Tagung zu «rehistorisieren» und mit einer eloquenten Zusammenfassung abzuschliessen.

*Christine Wüest, Professur für Technikgeschichte, ETH Zürich
Gisela Hürlimann, Forschungsstelle für Sozial-
und Wirtschaftsgeschichte, Universität Zürich*