

Verkehr wohin? : Zwischen Bahn und Autobahn [Peter Krebs]

Autor(en): **Zürcher, Thomas**

Objektyp: **BookReview**

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

Band (Jahr): **6 (1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

Nach dem Ersten Weltkrieg herrschte Wohnungsnot. Die Stadt Zürich forcierte den kommunalen und gemeinnützigen Wohnungsbau. Neben der Schaffung von neuen, gesunden Quartieren bildete auch die Sicherung breiter Grüngürtel als Naherholungsräume einen Teil des damaligen städteplanerischen Leitbildes. Der Ausbau des Tramnetzes (mit entsprechender Tarifgestaltung) wurde bewusst zur Umsetzung dieses Leitbildes eingesetzt.

Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg wurde der motorisierte Individualverkehr immer wichtiger und in der Verkehrsplanung entsprechend berücksichtigt. Aber erst seit den 1950er Jahren nahm die Zahl der Automobile unaufhaltsam zu, gleichzeitig wuchsen die Siedlungen im städtischen Umland stark. Die städtische Verkehrsplanung und Verkehrspolitik der Nachkriegszeit war bis in die jüngste Zeit vom Versuch geprägt, das ansteigende Mobilitätsbedürfnis zu befriedigen. Neben Plänen für einen massiven Ausbau des Strassennetzes entstand in den 60er Jahren die Idee, den öffentlichen Verkehr unter die Erde zu verlagern. Die Ablehnung der zwei Grossprojekte Tiefbahn und U-Bahn in Volksabstimmungen führte schliesslich dazu, dass am bestehenden System des öffentlichen Verkehrs in Zürich grundsätzlich festgehalten wurde. Das Netz wurde schrittweise ausgebaut und modernisiert. Das Tram selbst wurde durch geeignete Massnahmen (u. a. neue Linien, Fahrplanverbesserungen, neues Rollmaterial) attraktiver gemacht, erhielt seine heutige Bedeutung als modernes und umweltschonendes Verkehrsmittel.

Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass die Mobilität weiter zunehmen wird. Dieses Wachstum soll grösstenteils auf den öffentlichen Verkehr gebracht werden. Es bestehen zur Zeit Pläne für insgesamt 18 neue oder erweiterte Tramachsen, teils für die Erschliessung von

Gebieten jenseits der Stadtgrenze. Ob alle diese Pläne realisiert werden, ist fraglich. Sicher ist aber, dass in Kürze eine neue Tramgeneration auf Zürichs Strassen fahren wird: das Niederflurtram Cobra. Der mit diesem Typ verbundene verbesserte Komfort wird die Attraktivität des Trams in Zukunft noch vergrössern und mithelfen, dass viele EinwohnerInnen Zürichs ihre innerstädtischen Mobilitätsbedürfnisse auch weiterhin auf umweltgerechte Art mit dem blau-weissen Verkehrsmittel befriedigen werden.

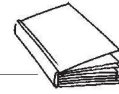
René Schiller (Zürich)

**PETER KREBS
VERKEHR WOHN?
ZWISCHEN BAHN UND AUTOBAHN**

UNIONSVERLAG, ZÜRICH 1996, 239 S., FR. 32.–

Ein Buch, das sich bequem während einer längeren Bahnfahrt lesen lasse, nennt Peter Krebs seinen 240seitigen Text, und er meint dies durchaus programmatisch: «Verkehr wohin?» ist ein Weissbuch für die Bahn und eine Abrechnung mit der schweizerischen Verkehrspolitik der letzten 30–40 Jahre.

Eindrucklich stellt der ehemalige «Revue Schweiz»-Redaktor den Teufelskreis dar, der dazu geführt hat, dass der öffentliche Verkehr immer mehr vom privaten verdrängt wurde. Der Anteil der Schiene ging in der Zeit zwischen 1950 und 1995 im Personentransport von 57% auf unter 20%, im Gütertransport von 71% auf 40% zurück. Zwei gegenläufige Spiralen treiben diese Verschiebung an: Güter und Reisende wechseln von der Schiene auf die Strasse, weil der Strassenverkehr zu billig ist. In der Folge verschlechtert sich die Ertragslage der Bahn, ihre Schuldenlast nimmt zu, Investitionen werden zurückgestellt, das Fahrplanangebot nicht ausgebaut. Damit ver-



liert die Bahn weiter an Attraktivität, es wandern noch mehr KundInnen ab, die Fehlbeträge nehmen zu, der Staat muss immer mehr bezahlen, die Bahn wird als Last empfunden, sie verliert an politischem Rückhalt, die Leistungen werden noch mehr abgebaut... Auf der anderen Seite gewinnt der Strassenverkehr Marktanteile, weil er zu billig ist. Der Strassenverkehr nimmt zu, die Einnahmen aus den zweckgebundenen Treibstoffzöllen steigen, die Strassen werden ausgebaut, der Strassenverkehr wird im Verhältnis zur Bahn noch günstiger, er nimmt weiter zu, es werden noch mehr Strassen gebaut... Während dringend notwendige Investitionen in die Bahninfrastruktur seit Jahrzehnten verzögert werden, leistet sich die Schweiz das teuerste Bauwerk ihrer Geschichte: die Autobahn. Das Projekt war ursprünglich auf 3 Mia. Fr. veranschlagt und kostete bis heute bereits über 62 Mia. Fr. Während die Bahn sich mit der 5000 km langen Trasse aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg begnügen muss, wurde das Strassennetz zwischen 1970 und 1995 von 60'000 auf 75'000 km verlängert. Die Folgen der verfehlten Verkehrspolitik sind Zersiedlung der Landschaft, Luftverschmutzung, Unfall-opfer und Strassenlärm.

Als Hauptursache dieser Entwicklung macht Peter Krebs die mangelnde Kostenvahrheit des Strassenverkehrs aus. Die externen Kosten des Automobils, vor allem die ökologischen, werden nicht internalisiert, die Bahn hingegen muss sozusagen jeden Kilometer Lärmschutzwand selbst berappen. Als Verantwortliche für diese Entwicklung nennt Krebs bürgerliche Politiker, oft direkt am Tiefbaugewerbe beteiligt, und fortschrittsgläubige Sozialdemokraten. Im Gegensatz zur Bahnlobby, die unentschlossen und unzuverlässig sei, funktioniere die Auto-lobby ausgezeichnet. Aus dieser verkehrspolitischen Sackgasse helfen laut Krebs

nur gleichzeitige *push-* und *pull-*Massnahmen: das Angebot der Bahn müsse einerseits entschieden ausgebaut werden. Ein Bestandteil seiner Bahnreform wäre die Privatisierung der Bahn, wie er am Beispiel der Mittelthurgaubahn vorführt. Zugleich müsste der Strassenverkehr mittels ökologischer Steuern, Umwelt- und Klimaabgaben gebremst werden.

Krebs' Buch lässt sich tatsächlich in einem Zug lesen. Der Autor versteht es, diese komplexen Zusammenhänge in einer einfachen Sprache darzustellen. Seine Analyse präsentiert er in kleinen, leserInnenfreundlichen Happen. Kaum eine Seite weist nicht einen fettgedruckten Zwischentitel auf. Zahlreiche Grafiken ergänzen den Text. Sprachspiele lockern die Lektüre auf, auch wenn sie zuweilen unmotiviert wirken.

Seine Erkenntnisse über die Verkehrspolitik stützt Krebs auf veröffentlichte Quellen. Nach jedem Kapitel nennt er Berichte von Expertengremien und Behörden sowie Zeitungsartikel, die seinem Text zugrunde liegen. Allerdings sind nicht alle Zitate darin wiederzufinden, nicht alle Aussagen lassen sich zurückverfolgen. Zu bedauern ist, dass Krebs die zugegebenermassen bescheidene historische Forschung zum Thema nicht kennt. Sein theoretisches Rüstzeug beschränkt sich auf ökonomische Ansätze. Mit René L. Frey und dem *homo oeconomicus* lässt sich die Begeisterung für das Automobil und die Bereitschaft, diesem Gefährt so viel zu opfern, bei weitem nicht erklären, und so bleibt es auch Krebs nicht erspart, sich im höchst komplizierten Ursachen-Wirkung-Gefüge der Verkehrsgeschichte zu verheddern. Zuweilen tun sich in seinen Argumentationen seltsame Lücken auf. «Eine eigentliche Verkehrswende» wäre möglich, so schreibt er, «wenn man nur wollte». (208) Aber die Frage, weshalb «man» offensichtlich nicht «wollte» bleibt ungestellt. ■ 251

Mentalität figuriert in Krebs' Text als Residualkategorie: «Der Zeitgeist zischt als kollektive Lebenslüge durch das Land.» (20) Damit ist das Büchlein in meinen Augen vor allem ein Beleg dafür, dass die HistorikerInnen die Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts und das Phänomen Massenmotorisierung nicht den JournalistInnen und ÖkonomInnen allein überlassen sollten.

Thomas Zürcher (Basel)

**CHRISTOPHE STUDENY
L'INVENTION DE LA VITESSE
FRANCE, XVIIIÈME–XIXÈME SIÈCLE**

GALLIMARD, PARIS 1995, 408 P., FR. 46.80

Comme aux beaux temps de l'histoire des mentalités, où l'on découvrait à quelques encablures une France oubliée par notre modernité galopante, le livre de Christophe Studeny nous projette dans un pays profondément exotique, engourdi par la lenteur.

Ce travail touffu, foisonnant d'une infinité de détails, raconte l'éviction du pas (celui du cheval ou du piéton) du paysage des transports. A contre-courant des idées reçues, l'auteur montre que la vitesse ne libère pas, qu'elle substitue seulement une nouvelle contrainte à une ancienne, le besoin irrésistible de rapidité remplaçant l'habitude de la lenteur.

Studeny nous met aussi en garde contre une association hâtive liant le triomphe de la vitesse à celui du machinisme. Le besoin de célérité se rencontre en effet dès la fin du 18^e siècle, lorsque le tracé des routes se raidit, lorsque la circulation est de plus en plus réglementée ou que les revêtements sont améliorés, lorsque Turgot se penche sur l'organisation du service des diligences. La sortie du pas ne se fait donc pas par la conversion au chemin de fer mais par la généralisation du trot.

Le récit de Studeny n'est pas fondamentalement original, suivant chronologiquement l'accélération des déplacements en France de la malle-poste au Concorde. En revanche, le soin constant apporté à reconstituer la perception de la vitesse par les Français des deux derniers siècles le distingue d'une approche traditionnelle des transports telle qu'en a tant produite l'histoire des techniques.

Les développements consacrés à la boue sont à ce titre particulièrement réusis, rendant de façon saisissante le poids de la matière, sa résistance aux corps, à l'énergie musculaire déployée par les chevaux aussi bien que par les hommes.

Mettre la main sur des traces qui pouvaient nous parler de la vitesse tenait du pari. Studeny a lancé l'enquête tous azimuts... La moisson est riche – trop sans doute. On n'évite souvent pas les redondances, la confusion parfois, que ne corrige pas la mise en œuvre des sources, toutes traitées sur le même plan. Leur sur-nombre interdisait de toute façon toute mise en situation un peu soignée, qui aurait replacé ces textes dans leur genre ou aurait identifié leurs auteurs.

Cette frénésie de témoignages nourrit une histoire des pratiques du déplacement qui est malgré tout passionnante. Studeny montre comment chaque voie suppose une façon différente de voyager, un type particulier de mouvement. Le chemin est ainsi étudié dans sa réalité matérielle (de voie gorgée d'eau ou recouverte de poussière selon la saison, ne se distinguant pas du morceau de campagne qui l'entoure) mais aussi dans ses usages (le cheminement est un art à part entière). L'espace apparaît alors non pas comme une catégorie fixe mais comme une entité mouvante, liée aux variations des possibilités de circulation et disqualifiant toute mesure en valeur absolue des progrès de la vitesse.

Ce relativisme est revendiqué avec