

Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? : Politische Konflikte um den Schweizer Alpentransit im ausgehenden 20. Jahrhundert [Markus Höschen]

Autor(en): **Haefeli, Ueli**

Objektyp: **BookReview**

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

Band (Jahr): **15 (2008)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.04.2024**

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.

(*Schweizerische Verkehrspolitik für Europa – 1982–2007*).

Schliesslich widmen sich die beiden letzten Beiträge von Ruedi Weidmann (*46 Jahre NEAT: Die Geschichte einer kollektiven Planung*) und Toni Häfliger (*Die Gotthard Bergstrecke – ein erhaltenswertes Kulturgut*) der unmittelbaren Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der «Gotthardbahn», und zwar sowohl hinsichtlich der Realisierung der Neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) bestehend aus den Bahnverbindungen der Lötschberg-Simplon-Achse mit dem Lötschberg-Basistunnel (der am 9. Dezember 2007 vorläufig einspurig in Betrieb genommen wurde) und der Gotthard-Achse mit dem in Bau befindlichen Gotthard-Basistunnel (geplante Eröffnung 2016) – als auch bezüglich der Überlegungen ob und welche Zukunft eine als Weltkulturerbe weiter bestehende Gotthard-Bergstrecke nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels haben könnte.

Abgeschlossen wird der Band durch eine im «Anhang» wiedergegebene chronologische Übersicht, beginnend mit dem Schlussprotokoll der internationalen Gotthardkonferenz 1869, im Rahmen derer Bau und Finanzierung der Gotthard-Bahn festgelegt wurden, bis hin zu der im Jahr 2016 geplanten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und der für 2019 ins Auge gefassten Eröffnung des Ceneri-Tunnels, womit der thematisch-chronologische Fokus des Bandes noch einmal umrissen ist.

Insgesamt ermöglichen eine gelungene Verknüpfung der Präsentation wissenschaftlicher Forschungsergebnisse mit einem leserInnenzentriert-didaktischen Vermittlungsanspruch auf Transparenz der thematischen Progression und einer auf chronologischer Übersichtlichkeit beruhenden Kapitelgliederung vielfältige Zugänge zu einer faszinierenden Thematik.

Nikolaus Reisinger (Graz)

Markus Höschen
Nationaler Starrsinn
oder ökologisches Umdenken?
Politische Konflikte
um den Schweizer Alpentransit
im ausgehenden 20. Jahrhundert

Martin Meidenbauer Verlagsbuchhandlung,
 München 2007, 474 Seiten, € 59,90

Mal ist er wohltuend, mal tut er auch weh, immer aber ist er lehrreich: der Aussenblick. Dies gilt in hohem Mass für Markus Höschens Paderborner Dissertation über die neuste Geschichte des Schweizer Alpentransits. Höschens Interesse wurde geweckt von den grossen Schweizer Bahnprojekten «Bahn 2000» und «NEAT». Seiner Einschätzung nach hat die «Schweiz im ausgehenden 20. Jahrhundert in der Verkehrs- und Umweltpolitik zukunftsweisende Projekte verwirklicht, die in dieser Form in Europa einzigartig sind». (17) Zwei Hauptfragestellungen prägen das umfangreiche Werk. Erstens beleuchtet Höschen die schweizerische Verkehrspolitik aus der Binnensicht, indem er die Motive und Interessen der verschiedenen Akteure analysiert und dabei speziell auf die regionalpolitischen Aspekte der NEAT-Vorlagen eingeht. Zweitens beleuchtet er die schweizerische Politik aus der Perspektive des europäischen Beziehungsgeflechts. Die Schweiz wird darin als ein Land gezeigt, welches sich in einem von allen Seiten als schwierig wahrgenommenen Prozess seinen Platz im zusammenrückenden Europa sucht. Insbesondere thematisiert der Autor das verkehrspolitische Verhältnis zu den Anrainerstaaten Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien.

Bereits 1971 hatte die «Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen» (KEA) die Notwendigkeit eines transitpolitischen Wandels deutlich gemacht und die SBB hielten ein Flachbahnprojekt in der Schublade bereit. Angesichts rezessionsbedingter Knappheiten entschied sich der Bundesrat

1976 aber für eine «Minilösung», den Ausbau der Lötschberg-Bergstrecke auf den Doppelspurbetrieb, primär aus güterverkehrspolitischen Erwägungen, aber auch um einen regionalpolitischen Ausgleich für den nicht realisierten Rawil-Strasstunnel zu schaffen. Diese «Vorgeschichte» beleuchtet Höschen nur kurz, um sich dann sehr ausführlich der Zeit zwischen 1980 und 1992 zuzuwenden. Interessant ist dabei sein Periodisierungsansatz, welcher eine Ära des Verkehrsministers Schlumpf von einer Ära des Verkehrsministers Ogi unterscheidet und so den Kontinuitäten in der Verwaltung geringeren Stellenwert einräumt, als dies wohl die meisten inländischen Historikerinnen und Historiker getan hätten.

Die Ära Schlumpf war geprägt von einer weitgehenden Entscheidungsfähigkeit des politischen Systems in der Frage des Alpentransits. Gefangen im Netz regionalpolitischer Begehrlichkeiten – insbesondere pochte die Ostschweiz vehement auf das aus dem 19. Jahrhundert stammende sogenannte Ostalpenbahnversprechen – hoffte Schlumpf auf einen Durchbruch im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption, welcher sich bekanntlich nicht einstellte, vielmehr erlitt die daraus abgeleitete Vorlage einer Koordinierten Verkehrspolitik (KVP) 1988 an der Urne Schiffbruch. Höschen kritisiert die schweizerische Güterverkehrspolitik dieser Jahre aber mit einleuchtenden Argumenten auch aus einem ganz anderem Grund: durch ihre Ausrichtung auf eine reine Kapazitätsplanung wurde der Faktor Transportzeit ausgeblendet, welcher im Zusammenhang mit neuen Produktionsformen (*just in time*) rasch an Bedeutung gewann. Diesbezüglich beeinträchtigte vor allem die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels 1980 die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zunehmend.

Die damit zusammenhängend wachsende Zahl der ungeliebten Lastwagen

im Alpentransit war einer von mehreren Gründen, welche in der Ära Ogi ab 1988 Bewegung in die schweizerische Verkehrspolitik brachten. Eine wichtige Rolle spielte weiter die allgemeine umweltpolitische Aufbruchstimmung in der Schweiz der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre. Und schliesslich verstärkte sich der Druck von aussen durch die Einführung des EG-Binnenmarktes und der damit verbundenen Aufnahme von Transitverhandlungen sowie durch die Verhandlungen zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR). Die Schweiz beharrte darin mit einem gewissen Starrsinn auf der Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite für Lastwagen in der Schweiz und forderte gleichzeitig mit einer schönen Portion Unverfrorenheit den Zutritt von 40-Tönnern schweizerischer Provenienz auf dem Gebiet der Europäischen Gemeinschaft. Interessant ist, wie Höschen die 28-Tonnen-Limite als Mythos entlarvt, da weniger das Gesamtgewicht der Lastwagen als der Druck auf die einzelne Achse über die Belastung einer Strasse durch den Schwerverkehr entscheidet. Mit einer gewissen Bauernschläue, aber auch gebunden durch innenpolitische Konstellationen, beharrten die Schweizer auf dieser Gewichtseinschränkung und brachten die Verhandlungen mit der EU damit an den Rand des Scheiterns. Dass 1992 dennoch ein Transitvertrag unterzeichnet wurde, hing erstens mit der geschickten Verhandlungsführung von Verkehrsminister Ogi zusammen, welcher mit seiner *Chum und Lueg*-Politik den europäischen Entscheidungsträgern immer wieder einen Anschauungsunterricht der Situation im Urner Reusstal bot, was nach Meinung des Autors durchaus nicht ohne Wirkung blieb. Zweitens ermöglichten die Schweizer mit dem Überlaufmodell aber auch einer beschränkten Zahl von 40-Tönnern den Zugang zur Schweiz und konnten so nicht mehr vollständig an der 28-Tonnen-Limite festhalten. Drittens

musste die Schweiz mit dem Versprechen, auf eigene Kosten einen Flachbahnkorridor durch die Alpen zu bauen, einen entsprechenden Preis für den aus ihrer Sicht sehr vorteilhaften Vertrag bezahlen. Einen hohen Preis, der sich durch die aus regionalpolitischen Gründen abgeleitete Notwendigkeit eines zweiten Korridors am Lötschberg noch enorm erhöhte (sowie durch den Vereinatunnel als Zugeständnis an die schmollende Ostschweiz). Viertens war die Konstellation auf Seiten der EU günstig, weil mit dem Belgier Karel van Miert der EU-Verkehrskommissar den schweizerischen Anliegen viel Verständnis entgegenbrachte, mehr zumindest als die meisten Verkehrsminister in den einzelnen EU-Ländern.

Die Titelfrage – «nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken» – beantwortet der Autor nur implizit, aber doch recht klar und differenziert: Es war beides, wobei er deutlich macht, dass der «nationale Starrsinn» stark durch die Mechanismen des politischen Systems der Schweiz determiniert wurde, die allerdings von den politischen Exponenten wenig verstanden worden sind. Markus Höschen hat mit seiner Dissertation einen wesentlichen Beitrag zur neueren Schweizer Geschichtsschreibung geleistet und eine ganze Reihe von Aktenbeständen erstmals aufgearbeitet und zugänglich gemacht. Auch wenn die Erzählstruktur, welche Innen- und Aussenpolitik trennt, streckenweise den Lesefluss hemmt und der Leser bisweilen in der Vielfalt der Details eine ordnende Hand vermisst: Sein insgesamt überzeugendes Buch ruft die Bedeutung der Güterverkehrsgeschichte gerade für die Schweiz in Erinnerung, sie weckt aber auch das Interesse an einem Blick nach aussen: Welchen Einfluss hat die schweizerische Verkehrspolitik auf die Europäische Union? Stimmt die These, dass der schweizerische Weg durchaus wahrgenommen wird und zwar als Vorbild und nicht als abstruser Son-

derfall, oder ist die Schweiz doch nur der berühmte weisse Fleck inmitten der immer grösser werdenden Karte der EU?

Ueli Haefeli (Luzern)

Gisela Hürlimann
Die Eisenbahn der Zukunft
Automatisierung, Schnellverkehr
und Modernisierung bei den SBB
1955 bis 2005

Chronos Verlag, Zürich 2007, 408 S., Fr. 48.–

Wann, zumal aus historisch-wissenschaftlicher Optik, hört die «Gegenwart» auf und fängt die «Geschichte» an? Die Historikerin Gisela Hürlimann hat an der Universität Zürich als Dissertation (Professoren Jakob Tanner und David Gugerli) eine breit gefasste Untersuchung über die SBB vorgelegt, die von 1955 bis ins Jahr 2005 und – perspektivisch – sogar bis in die Zukunft reicht. Darf man das als Historikerin?

Es wäre sehr schade, hätte es Gisela Hürlimann nicht gewagt. Um das Wichtigste vorwegzunehmen: Es handelt sich um eine rundum fundierte, klug konzipierte und angenehm flüssig geschriebene Studie. Verkehrsgeschichtlicher Ausgangspunkt bildet die rasante Automobilisierung nach dem Zweiten Weltkrieg, welche die SBB mehr und mehr in eine existenzbedrohende Krise stürzte, was sich unter anderem in wachsenden Defiziten ab den 1960er-Jahren äusserte. Die Strategie der SBB gegen die Herausforderung des Automobils konzentrierte sich auf drei Kernbereiche, die Gisela Hürlimann als «übergeordnete Paradigmen» in ihrer Arbeit fokussiert und anhand ausgewählter Einzelbeispiele jeweils konkretisiert. An den Anfang stellt sie das «Kybernetikparadigma», welches die Anstrengungen der SBB zur Rationalisierung (Personalabbau) durch Automatisierung