

Rezension Dienel (VSWG)

Gisela Hürlimanns überarbeitete Zürcher wirtschafts- und technikhistorische Dissertation zur Nachkriegsgeschichte der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) setzt Zeichen in der historischen Innovationsforschung, der Verkehrsgeschichte und der Wirtschaftsgeschichte öffentlicher Unternehmen. Wie alle westeuropäischen Eisenbahnen, verloren auch die SBB durch die Massenmotorisierung und den Ausbau des Strassennetzes in den 1960er Jahren zuerst relativ und dann auch absolut Fahrgäste und gerieten tief in die roten Zahlen. Ihre Ausgangsposition zur Bewältigung dieser Strukturkrise war allerdings günstiger als die vieler anderer Bahnen, insbesondere war ihr dichtes Netz bereits seit den 1940er Jahren durchgängig elektrifiziert. Hürlimann schildert, wie einzelne Ingenieure und Führungskräfte der SBB und der politischen Verkehrsverwaltung, die politische Führung des Landes, aber auch das schweizerische Wahlvolk an der Urne Antworten auf diese Strukturkrise suchten und Lösungen umsetzten. Dabei unterscheidet sie und bearbeitet in einzelnen Kapiteln vier Innovationsstrategien, die sich gegenseitig zeitlich überlagerten: die Automatisierung des Bahnbetriebs, die Privatisierung des Unternehmens, die Steigerung der Reisegeschwindigkeit und die Einführung eines konsequenten Taktfahrplans. Die technikorientierte, konsequente und finanziell zugleich moderate Automatisierungsstrategie der SBB verfolgt Hürlimann an zwei Beispielen über mehrere Jahrzehnte: der automatischen Zugsicherung seit 1958 und der Mitwirkung am European Train Control System seit 1982. Die Privatisierung des Unternehmens SBB war als Forderung in der öffentlichen und politischen Debatte der Schweiz weniger präsent als etwa in Deutschland. Bis über die Mitte der 1970er Jahre hinaus orientierten sich SBB und Verkehrspolitik noch am Leitbild der vollen Eigenwirtschaftlichkeit, das auf eine eigenwirtschaftliche Schrumpfbahn, den Betrieb der lohnenden Fernstrecken, hinaus gelaufen wäre. Doch seit 1977 festigt sich gesamtgesellschaftlich wieder das Leitbild einer gemeinwirtschaftlichen Bahn, die für ihre gemeinwirtschaftlichen Aufgaben öffentlich entschädigt wird, so wie das heute etwa im strukturell defizitären Regionalverkehr in Deutschland auch der Fall ist. Zu Recht kulminiert die von Lothar Gall herausgegebene „Geschichte der Eisenbahn in

Deutschland“ in der Privatisierung der Bahn und der grossen Bahnreform von 1994. Ebenso berechtigt spielt die Diskussion um die Privatisierung der SBB in Hürlimanns Analyse nur eine Nebenrolle. Das Thema wird zwar im Zuge der Annäherung an die Europäische Union seit den späten 1980er Jahren wichtiger, aber Anfang der 1990er Jahre ist die öffentliche Stimmung in der Schweiz schon wieder in Richtung auf eine Stärkung der öffentlichen Unternehmen gekippt. Die Erneuerung von Trassen und Zügen für den Hochgeschwindigkeitsbetrieb sowie die Einführung ganz neuer Hochgeschwindigkeitstechnologien (Magnetschwebe-, Vakuum- und Luftkissenbahnen) galt vielen SBB-Ingenieuren seit den frühen 1960er Jahren als Königsweg aus der Krise. Doch in der Umsetzung folgten die SBB bei der Hochgeschwindigkeitsbahn nicht dem französischen und deutschen Vorbild des kostspieligen Baus neuer Trassen zwischen den Agglomerationen. Eine Ursache dafür ist sicherlich die direktdemokratische Tradition der Schweiz. Natürlich steigerten auch die SBB die Geschwindigkeit ihrer Züge. Doch sie realisierten kürzere Reisezeiten vor allem durch eine andere Innovation, den Taktfahrplan, sowie in der Folge durch eine höhere Frequenz und auch mehr Haltepunkte. Im Rückblick gilt dieser Weg im europäischen Vergleich als besonders erfolgreich. In keinem Land der Welt wird heute pro Einwohner mehr Bahn gefahren als in der Schweiz. So wie die schweizerischen Grosstädte seit den 1960er Jahren gegen die teure U-Bahn votierten und dafür ein dichtes Strassenbahnnetz ausbauten, realisierten die SBB mit der organisatorischen Innovation des seit 1982 eingeführten gesamtschweizerischen Taktfahrplans ebenfalls eine preisgünstige und kundenfreundliche Lösung. Hürlimann schreibt, dass sie den „Mythos Taktfahrplan“ historisch-kritisch relativieren und differenzieren möchte. Das ist sicher ehrenwert. Doch ihre überzeugende, durch multiperspektivische Quellen erhärtete Schilderung der eigeninitiativen Ausarbeitung des Taktfahrplans durch drei junge SBB-Ingenieure ohne Auftrag im Schutzraum des seit 1969 in den SBB geduldeten und partiell geförderten „Spinnerclubs“, die anfängliche Zurückweisung durch die Institution, die Unterstützung zuerst in der Fachöffentlichkeit, dann in einzelnen SBB-Bereichen, die Förderung durch die SBB Spitze und schliesslich die mutige Entscheidung zur Umstellung

des Betriebs auf einen konsequenten Taktfahrplan ab 1982 tut aus gutem Grund genau das Gegenteil: sie unterstreicht den Mythos. Die Geschichte des 1970 von Jean-Pierre Berthouzoz gegründeten „Spinnerclubs“, in dem bis zu seiner Auflösung 1989 junge, akademische SBB-Mitarbeiter radikale Konzepte für die Stärkung der SBB diskutieren konnten, ist fast zu schön, um wahr zu sein. Innovationsforscher müssen ihre Freude haben an diesem Inkubator für neue Ideen, in dem der später so genannte „Vater des Taktfahrplans“, der charismatische, damals 28-jährige Ingenieur Samuel Stähli, der, wie Hürlimann schreibt, schon als Junge für seine Modelleisenbahn komplette Fahrpläne entworfen hatte, mit zwei weiteren SBB-Ingenieuren in mehrjähriger Arbeit ausserhalb der Dienstzeit einen vollständigen Taktfahrplan für die SBB entwickeln konnte, bevor er sich auf den harten Gang durch die Institutionen machte. Im Rückblick ist der Taktfahrplan sicher das wichtigste Kennzeichen des Schweizer Wegs aus der Krise der Bahnen. Natürlich hat es, wie Hürlimann überzeugend darlegt, zahlreiche Vorbilder gegeben: den holländischen Taktfahrplan, einzelne S-Bahnen, nicht verwirklichte Taktkonzepte und noch vor der Einführung in der Schweiz den deutschen Zweistundentakt im Intercityverkehr. Gleichwohl war die Einführung des Takts für die Gesamtschweiz im Jahr 1982 eine Revolution: weg von rein technisch-infrastrukturellen Lösungen der Bahnkrise und hin zu einem fahrgast- und damit nachfrageorientierten Angebot. In Deutschland hat Hemjō Klein zeitgleich versucht, mit neuen Marketingkonzepten (Rosaroter Elefant) die DB kundenfreundlicher zu machen. Mehr gezielte internationale Vergleiche hätten dem Buch gut getan und die Eigentümlichkeiten des Schweizer Wegs noch deutlicher gemacht, aber vielleicht den Rahmen der Dissertation gesprengt. Hürlimann gelingt es, in der Arbeit bei aller Breite des Themas an den richtigen Stellen das Tempo zu verlangsamen, Tiefenbohrungen anzulegen, die Quellenarbeit zu intensivieren und besonders wichtige Diskussions- und Meinungsbildungsprozesse einzelner zentraler Akteure in SBB und politischer Verkehrsverwaltung etwa durch ihre Randnotizen und Glossen nachzuzeichnen. Überzeugend und keinesfalls überladen sind auch ihre theoretischen Ausflüge in die historische und soziologische Innovationsforschung, die, wie es für die Geschichte üblich ist, Theorien

nutzt, aber nur selten weiterentwickelt. Der materiale Stoff der Arbeit hätte genug Ansatzpunkte für eine eigenständigere Theoriebildung geboten. Aber auch so ist das Buch für die historische Innovationsforschung, die Verkehrsgeschichte und die Wirtschaftsgeschichte öffentlicher Unternehmer ein wichtiges Referenzwerk.

Hans-Liudger Dienel, Berlin