

Rezension Schneeberger (NZZ)

P. Schneeberger, PS

Blick zurück in die Zukunft der Eisenbahn

Die Zukunft der Bahn in der Schweiz ist zurzeit in aller (Politiker) Munde. Umso mehr Interesse weckt der Blick zurück bis in die fünfziger Jahre, den die Historikerin Gisela Hürlimann gewagt hat. Er gibt Aufschluss darüber, wie die SBB zu dem wurden, was sie heute sind.

P. S. Wie war das nun wirklich mit der Genese von Taktfahrplan und Bahn 2000? Oder eben geschichtswissenschaftlich formuliert: Wie hängen bei den Schweizerischen Bundesbahnen institutioneller und organisatorischer Wandel und technische Innovation zusammen? Die Historikerin Gisela Hürlimann hat in ihrer Dissertation Antworten auf Fragen wie diese gesucht und gefunden. Seit kurzem liegt die 408 Seiten umfassende Arbeit gebunden vor. Hürlimann setzt bei der Krise an, in welche die SBB durch die zunehmende Auto-Mobilisierung der Gesellschaft und den fortschreitenden Bau auch schneller Strassen ab den fünfziger Jahren geraten waren, und sie schliesst den zeitlichen Bogen ihrer Betrachtungen mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 Ende des Jahres 2004 ab.

Automatisierung und Beschleunigung

Die Historikerin konzentriert sich dabei auf die in jenen Jahren dominanten Aspekte der Automatisierung und Beschleunigung der Eisenbahn in der Schweiz. Sie zeichnet den politischen Rahmen nach, in dem die SBB die Kurve vom behördlichen Apparat zum auch an betriebswirtschaftlichen Kriterien orientierten eidgenössischen Unternehmen zu kriegen hatten. Bemerkenswert ist, dass von diesem zwischen 1955 und 2005 vor allem die beiden Elemente der Finanzen und der autonom nachvollzogenen organisatorischen Vorgaben seitens der Europäischen Union zum Tragen gekommen sind. Die Gesamtverkehrskonzeption, die das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement in den siebziger Jahren angestossen hatte, sollte Episode und Makulatur bleiben. Insbesondere aber - und darin liegt die besondere Leistung von Hürlimann - hat sie aus dem Studium von Akten und durch die Konsultation zeitgenössischer Akteure jene Entscheidungs- und Entscheidungsprozesse innerhalb der Bundesbahnen selber herausgearbeitet, die sich als für die Entwicklung der Bahn in der Schweiz wesentlich erweisen sollten.

Die Politik hat im Wesentlichen konzeptionell jeweils übernommen, was ihr die SBB, allenfalls in rivalisierender Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr, unterbreitet haben. Hürlimann hat innerhalb der Bundesbahnen zwei Arten von Handlungssträngen erkennen können: jenen des institutionalisierten planerischen Fortschritts und jenen der innovativen Subversion innerhalb des Unternehmens. Das offiziell installierte Studienbüro um Oskar Baumann, den prononcierten Verfechter einer eigentlichen Schnellbahn durch die Schweiz, war ebenso ein Motor für eine moderne Bahn wie der halbamtliche Spinner-Club um Samuel Stähli und Hans Meiner, der sich unter anderem die Einführung des 1982 realisierten Taktfahrplans auf die Fahne geschrieben hatte.

Von der Schnellbahn zur Bahn 2000

Zwischen den hochfliegenden Plänen in den auf Technologie versessenen sechziger Jahren und dem, was ab den achtziger Jahren vor dem Hintergrund des «Waldsterbens» an Beschleunigung und besserer Vernetzung der Bahn in der Schweiz tatsächlich realisiert wurde, lagen die siebziger Jahre mit ihrem konjunkturellen Knick und der gedanklichen Renationalisierung der europäischen Eisenbahnen. Nichtsdestoweniger, auch das findet in Hürlimanns Arbeit ihren Niederschlag, wurde just 1975 mit dem Heitersbergertunnel zwischen Killwangen und Melligen die erste Etappe eines Projekts eröffnet, anhand dessen Transformation und Entwicklung nicht nur der SBB, sondern auch der politischen

Prämissen besonders deutlich werden: des Vorhabens, das 1973 Schnellbahn Zürich-Bern geheissen hatte, dann unter dem Titel neue Haupttransversalen (NHT) weiterverfolgt wurde und schliesslich zusammen mit der Neubaustrecke zwischen Rothrist und Mattstetten in einer weniger beschleunigten, aber besser vernetzten Hauptschlagader des Konzepts Bahn 2000 seinen vorläufigen Abschluss fand.

Gisela Hürlimann: Die Eisenbahn der Zukunft - Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955 bis 2005. Chronos, Zürich 2007. Fr. 48.-.