

1847-1997: 150 JAHRE SCHWEIZER BAHNEN, 40 JAHRE AUTOBAHNLAND KONTRA BAHNLAND

1847 – Ein verspäteter Mißerfolg

1997 feiert die Schweiz 150 Jahre Schweizerbahnen. Lange Zeit als Doppelwort geschrieben, drückt dieses eine innige Verbindung der Schweiz mit der Bahn aus: Wo ist die Bahn mehr Bahn als in der Schweiz? In diesem Land entstanden die längsten Tunnels, die höchsten Brücken und Bergbahnen der Welt! Die Einführung des starren Transportsystems Eisenbahn, mit dem einige Jahrzehnte lang Weltrekorde für die Stärkung des nationalen Prestiges gefeiert wurden, war in der Schweiz allerdings von Mißerfolgen begleitet. Was 1997 gefeiert wird, ist der 150. Geburtstag der ersten schweizerischen Eisenbahn ganz auf schweizerischem Boden. Drei Jahre zuvor hatte die Strasbourg-Bâle-Eisenbahn der bedeutendsten Hafenstadt des Landes den ersten Gleisanschluß an die große weite Welt ermöglicht. Und schon 11 Jahre zuvor, 1836, hatte es erste Bahnprojekte für Verbindungen zwischen Basel, Zürich und dem Bodensee gegeben. Der Kantönligeist verhinderte ihre Realisierung ebenso wie die Vollendung der «Schweizerischen Nordbahn». Die SNB wurde 1846 von Zürich Richtung Basel gebaut. 46 Jahre später gelang ihre Vollendung in etwa der vorgesehenen Linienführung entlang der Aare und des Rheins bis Basel. Die SNB mußte ihren vorläufigen Kopfbahnhof nahe der Zürcher Kantonsgrenze in Baden errichten, da in den Nachbarkantonen die nötigen Kapitalien nicht einbezahlt wurden und zudem im Aargau und in Basel-Land Bahngegner die Vermessungsarbeiten behindert hatten. Im zweiten Fahrplan nach der Eröffnung von 1847 mußte die Zugsdichte von vier auf drei Paare pro Tag «ausgedünnt» werden: Statt Kohle für die Zürcher Industrie aus Basel transportierte die SNB «spanische Brötli» für die Zürcher Noblesse aus Baden, was ihr den Spottnamen «Spanisch-Brötli-Bahn» einbrachte.

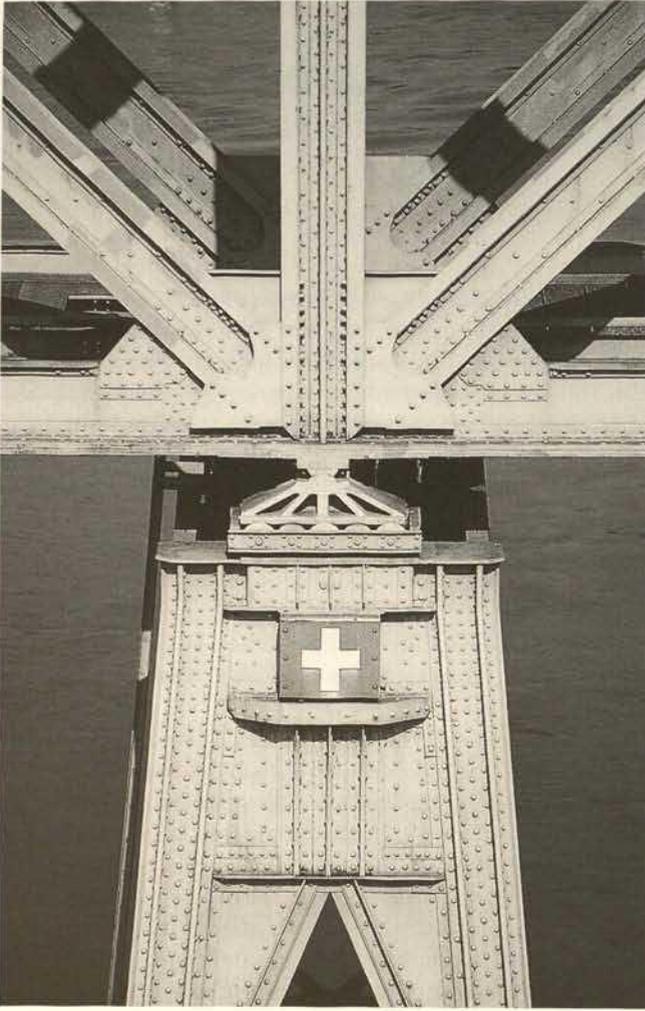
Die erste schweizerischen Bahnbauten von internationaler Bedeutung verbanden Genf mit dem französischen Netz und die Nordostschweiz über den Rhein und mit Schiffen über den Bodensee mit Deutschland. Die Verknüpfung erfolgte von Basel her durch den Jura, womit sich die Grenzstadt am Rhein das ganze «Mittelland» zwischen Bern, Luzern und Zürich erschloß. Alle größeren Schweizerstädte trachteten nach Aufwertung ihrer Verkehrslage, indem sie mit Privat- und Staatskapital Privatbahnkonzerne aufbauten: Zürich die Nordostbahn, St. Gallen die Vereinigten Schweizerbahnen, Winterthur die konkursite Nationalbahn, Bern und Lausanne nach vielen Fusionen die Jura-Simplon-Bahn und Basel die Centralbahn. Diese erstellte nach der österreichischen Semmeringbahn die zweite größere Gebirgsbahn auf dem europäischen Kontinent, die sogenannte «alte Hauensteinbahn». Ihre bedeutendsten Bauwerke waren die Viadukte bei Rümelingen und Olten und der Scheiteltunnel. Der vom Engländer Thomas Brassey von drei Schächten und von den Portalen her in Angriff ge-

nommene Tunnelbau erlitt Verspätungen und massive Kostenüberschreitungen. Ende Mai 1857 kam es zu einem Schachtbrand, der 63 Todesopfer forderte. Die Vollendung des Hauenstein-Basistunnels wertete 1916 die alte Hauensteinbahn ab. Die ursprünglich doppelspurige Hauptbahn diente noch bis 1997 einspurig dem Regionalverkehr. Es ist zu hoffen, daß dieses einzigartige Streckendenkmal nach einer vorübergehenden Stilllegung wieder in Betrieb genommen werden kann.

Bahnland Schweiz bis 1939: Superlative und Mythen

Die Schweiz weist mit der Berninabahn die höchste durchgehende Bahn, mit der Jungfraubahn die höchste Bergbahn und mit der Rigibahn die erste Zahnradbahn Europas auf. Gotthard- und Simplontunnel waren lange Zeit die längsten Tunnels der Welt. Auch Brückenlängen- und Höhenrekorde gab es zu feiern, ferner die steilsten Zahnrad- und Standseilbahnen und die stärkste Lokomotive der Welt. Die Mythisierung der Schweiz als Bahnland setzte sich mit dem Gotthardbahnbau durch. Dieser wirkte in den 1870er Jahren als eigentlicher Katalysator für die boomartige Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes. Die zu wesentlichen Teilen mit deutschem Kapital und italienischen Gastarbeitern erbaute Gotthardbahn galt mit ihren Kehr- und Spiraltunnels und dem fast 15 Kilometer langen Scheiteltunnel als technische Meisterleistung. Sie kanalisierte den Transitverkehr Nordwesteuropas mit Italien auf diesen alten strategischen Alpenübergang und löste im Norden und im Süden den Bau vieler weiterer «Zubringerbahnen» aus. Zu den wohl abenteuerlichsten Projekten gehörte dasjenige des Textilfabrikantensohns Adolf Guyer-Zeller, der über den väterlichen Fabrikstandort eine weitere «direkte Verbindung» zwischen London und Konstantinopel entwarf: Sie führte über Winterthur und die 1875 eröffnete Tösstalbahn von Bauma nach Uerikon an den Zürichsee, wo die Güter mit Schiffen Richtung Südostbahn befördert werden konnten, was in Arth-Goldau einen Anschluß an die Gotthardbahn ermöglichte. Derselbe «Eisenbahnbaronscheute sich nicht, noch 1897 einen Plan für eine «Orientbahn» zu veröffentlichen. Ihr politischer Zweck war die Auflösung des «Türkenreichs» zugunsten von Deutschland. Die Verbindung war über die Uerikon-Bauma-Bahn und eine neu zu schaffende Rhätische Ostalpentransversale nach Konstantinopel vorgesehen und von dort aus weiter bis Bombay.

Zum nationalen Mythos erhoben wurden die Schweizerbahnen aber erst in den beiden Weltkriegen des 20. Jahrhunderts. Im Ersten Weltkrieg führte der weitgehende Abbruch der Kohlelieferungen aus Deutschland und Frankreich zu einer Energieverknappung in allen Lebensberei-



Längste Tunnel, höchste Brücken und Bergbahnen: Bahnmythos Schweiz, Wappen an der Landesgrenze auf der Rheinbrücke bei Etzwilen

chen des Landes: Die vielen kleinen Kohlenlagerstätten des Alpenlandes waren zuvor nie im großen Maßstab erschlossen worden, da ihr Abbau unwirtschaftlich schien. Die industrielle Produktion litt darunter, der Eisenbahnpersonenverkehr wurde außerhalb der Arbeitsverkehrszeiten weitgehend eingestellt, die ärmeren Haushalte hatten kaum noch Brennstoffe für die Küche und die Heizung. Diese sogenannte Kohlennot nutzte die schweizerische Maschinen-

Das älteste erhaltene schweizerische Aufnahmegebäude wurde 1846 von der Nordbahn in Baden errichtet.



industrie geschickt für ihre Acquisition, indem sie die bisher nicht verwirklichten Postulate für die Bahnelektrifizierung durchsetzte. Gerade noch vor dem Ersten Weltkrieg hatten zwei wichtige Alpenbahnen den Betrieb mit Einphasenwechselstrom aufnehmen können: die Lötschbergbahn (BLS) und die Rhätische Bahn (RhB), jene vorerst die neue Strecke im Engadin. 1916 fällten die 1902 bis 1909 durch Fusion der großen Privatbahnkonzerne entstandenen Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) den Grundsatzentscheid für die Vollektrifizierung. In für schweizerische Verhältnisse unglaublichem Tempo erhielten alle Hauptlinien bis 1928 Fahrleitungen. Bis zum Zweiten Weltkrieg stieg der Anteil der elektrifizierten Linien der SBB auf knapp drei Viertel der gegen 3000 Streckenkilometer, und das damals fast noch gleich umfangreiche Privatbahnnetz war auch schon weitgehend mit Fahrdrat versehen. Als die Energieverknappung anfangs der 1940er Jahre wiederum einen Notstand hervorrief und der Automobilverkehr weitgehend lahm lag, funktionierte das schweizerische Eisenbahnwesen im Unterschied zum Ersten Weltkrieg fast reibungslos. Mehr noch: vollständig eingeschlossen von den nationalsozialistisch-faschistischen Achsenmächten gestand die Schweiz diesen den Transitgüterverkehr über den Gotthard zu, wobei sie dort unter anderem wortwörtlich im Gegenzug existenzwichtige Güter erhielt. Im Zusammenhang der bereits seit 1933 von den schließlich entscheidenden führenden Kreisen gepflegten «materiellen und geistigen Landesverteidigung» kann auch das Projekt der «stärksten Lokomotive der Welt» gesehen werden. Sie war die dritte vierzehnsichtige Großlokomotive und wurde auf die Landesausstellung 1939 erbaut. Mit dem an diese Lokomotive gestellten und auch erfüllten Pflichtenkatalog war der Weltrekord von vorneherein gesichert. Das für die Landesausstellung vorbereitete farbige A4-Blatt war betitelt mit «12000 PS – stärkste Lokomotive der Welt», es konnte von allen Besucherinnen und Besuchern bei der Besichtigung des Führerstands mitgenommen werden. Wegen technischen Problemen erfolgte die Inbetriebsetzung erst nach der Ausstellung. Die Lokomotive wurde ab 1940 im Schwerverkehr am Gotthard eingesetzt – als Produkt der geistigen Landesverteidigung diente sie bis 1943 auch den Transporten zwischen den Achsenmächten.

Autokonkurrenz seit 1945 und das »Nebenbahnsterben«

Quasi als Dank für die Eisenbahn als «Landesretterin» stimmte das Volk 1945 dem Entschuldungsgesetz für die Schweizerischen Bundesbahnen zu, das dem zuvor hochverschuldeten Betrieb zwei goldene Jahrzehnte mit Überschüssen ermöglichte. Die Modernisierung in die Sicherungsanlagen, in den Doppelspurausbau und in Bahnhöfen, aber auch in das Rollmaterial schritt zügig voran. 1960 waren die Schweizerischen Bundesbahnen zu 100 % elektrifiziert. 1961 wurde das Dotationskapital für weitere Investitionen erhöht. Drei Jahre zuvor aber hatte das Volk auch der Zweckbindung des Treibstoffzolls für den Nationalstraßenbau zugestimmt. Die Hauptinvestitionen flossen nun in immer größerem Mißverhältnis zu den Bahninvestitionen in den Straßenbau. Zu den 70000 Kilometern mit Gemeinde- und Kantonsgeldern ausgebauten Autostraßen kamen

1570 Kilometer Autobahnen. Das die Bahnen zunehmend konkurrenzierende Autobahnnetz wurde mit Ausnahme einzelner Lücken nach rund einem Drittel Jahrhundert Bauzeit verspätet und zehn Mal teurer als ursprünglich vorgesehen im Wesentlichen vollendet. Während es den SBB dank den erwähnten Finanzspritzen noch gut ging, erhielten die Privatbahnen vorerst keine Bundessubventionen. Die aus ihren Gründerzeiten stammenden Bahnanlagen und das Rollmaterial waren größtenteils überaltert. Zusammen mit den sinkenden Einnahmen führte das zur Stilllegung von über 733 Kilometern Bahnstrecken, was etwa einem Viertel des Privatbahnnetzes entsprach. Diesen Mißständen wurde ab den 1970er Jahren wirksam mit der Privatbahnhilfe aus Bundesmitteln entgegengewirkt, was die Modernisierung der meisten noch verbliebenen Privatbahnen ermöglichte. Insgesamt veränderte sich das Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Autoreisenden von 1:1 im Jahre 1950 zu 1:10 im Jahre 1980, danach konnte dieses aufrecht erhalten und sogar leicht verbessert werden. Die Änderung des Eisenbahngesetzes im Jahre 1996 führt nun aber neue Gewitterwolken über den Himmel der Privatbahnen und der SBB-Regionalbahnen: Der Bund entledigt sich bis 1999 ganz der Subventionierung dieser Bahnen, von denen folglich nur besonders innovative und solche mit regionalen Subventionen langfristig Bestand haben werden. Allen politischen Absichtserklärungen zuwider wird sich somit auch in der Schweiz die Eisenbahn weiter aus der Fläche zurückziehen. Zusammen mit der »Regionalisierung« der ebenfalls zu deregulierenden Postautokursbetriebe und einer großen Anzahl von Busbetrieben, deren Defizite noch größer sind als diejenigen durchschnittlicher Bahnbetriebe, ist ein Abbau der heute noch hervorragenden Flächendeckung durch den öffentlichen Verkehr absehbar.

Desindustrialisierung und Güterbahn-Abbau seit 1975

Während die »Verschlankung« im Schienenpersonenverkehr erst recht beginnt, ist diese im Schienengüterverkehr bereits weit fortgeschritten. »Für Güter die Bahn«, hieß der Slogan in den 1970er Jahren. 1970 wies die Schweiz einen höheren Anteil an Industriearbeitsplätzen auf als England oder Belgien, denn aufgrund des intakten Produktionsapparates nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte das Land eine einzigartige industrielle Blüte. Damals bestanden über 3000 Industrieleisenschlüsse, also ein Werkgleis auf weniger als 2 Kilometer Strecke, was einige Rekorde auch in den damaligen sozialistischen Ländern, die voll auf den Schienenverkehr gesetzt hatten, übertraf. Nicht unbedeutend für diese Industrieleisdichte war wiederum die staatliche Mitfinanzierung der Baukosten. Zudem rüsteten sich fast alle bedeutenden der rund 60 schmalspurigen Privatbahnen für den Mehrspurbetrieb aus, wodurch die Normalspurgüterwagen über Rollschemel oder Rollböcke direkt in die Industriebetriebe transportiert werden konnten. 1975 aber setzt auch hier eine erste Krise der Industrieblüte ein Ende. Gleichzeitig forcierten die Straßengüterverkehrsverbände eine politische Diskussion für die Erhöhung der Lastwagengewichte, die Aufhebung der Nacht- und Sonntagsfahrverbote. Enge und steile Alpenstraßen und die Behinderung und Gefährdung des Straßenpersonenverkehrs durch langsame Last-



Erzieberische Mythenbildung im »Schweizer Jugendwerk«. Das Heft Nummer 186 von 1944 wurde während zwei Jahrzehnten in den Schulen günstig abgegeben.

wagen galten nicht mehr als Argumente. Zuerst wurden die Lastwagenmaximalgewichte auf 28 Tonnen erhöht und die Maximalbreite auf 2,50 Meter vergrößert, dann erfolgten immer mehr Ausnahmen für den 40-Tonnen-Straßengüterverkehr. Der Einbruch im Eisenbahngüterverkehr erfolgte unter diesen Umständen radikal. Ab 1985 verlegten die SBB den Schienenstückgüterverkehr auf die Straße, 571 Güter-

Die Hauensteinbahn war die zweite größere Gebirgsbahn auf dem europäischen Kontinent. Der Bau des Scheiteltunnels forderte 67 Menschenleben.



stationen wurden aufgegeben. Zwischen 1950 und 1993 sank der Anteil der Bahnen an der Gütertonnenleistung von 70 auf 38 %. Als weitere Folge wurden auch über die Hälfte der Rangierbahnhöfe aufgegeben. Während der Wagenladungsverkehr finanziell weiterhin problematisch bleibt, sind die Bahnen mit den Ganzzügen in die Offensive gegangen, vor allem im kombinierten Schienen-Straßenverkehr mit Sattelschleppern, Auflegern und Containern. Noch offen bleibt die Finanzierung der »Neuen Alpentransversalen« mit Lötschberg- und Gotthardbasistunnel. Mit ihrem Bau erhoffte sich das Schweizervolk in der Abstimmung von 1992, daß die 40-Tonnen-Lastwagen die Schweiz dereinst mit der Bahn durchqueren und so die Forderungen der Europäischen Gemeinschaft erfüllt werden könnten. Sowohl die Finanzierungsfrage als auch die Akzeptanz dieser Lösung bei der EG bleiben jedoch umstritten.

Aktuelle Modernisierungen ohne Gesamtverkehrskonzeption

Zu der in den 1970er Jahren noch angestrebten Gesamtverkehrskoordination kam es nie: Während die Straßenverkehrsrechnung auch eine zunehmende Unterdeckung der direkten Kosten aufzuweisen begann und die indirekten Kosten gegenüber der Bahn wesentlich höher wurden, verfolgte man zusätzlich die Strategie des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs. In der Abbauphase der Güterbahn setzten die Bahnverwaltungen vermehrt auf den Personenverkehr. Im Unterschied zu Frankreich und Deutschland jedoch nahm man Abstand vom Bau einer neuen Haupttransversale. Man beschränkte sich auf die Sanierung der Knotenpunkte und auf partielle Streckenneubauten mit dem Ziel, möglichst von allen Bahnhöfen her einen Stundentakt garantieren zu können. 1982 wurde mit Ausnahme dünn besiedelter Gebiete der Stundentakt eingeführt, 1987 das Konzept »Bahn und Bus 2000«. 1990 weihte Zürich mit Neubaustrecken und neuen Bahnhofanlagen ein S-Bahnnetz von gegen 400 Kilometern Streckenlänge ein. Diese Maßnahmen haben es der Bahn ermöglicht, Marktanteile gegenüber der Straße zurückzuerobern, so daß die schweizerische Bevölkerung gemäß der UIC-Statistik seit 1987 europaweit pro Kopf am meisten Bahnkilometer zurücklegt, während Länder mit jahrzehntelangem Abbau des flächendeckenden Bahnverkehrs (Belgien, Großbritannien, Portugal, Spanien) am Schluß der Rangliste stehen.

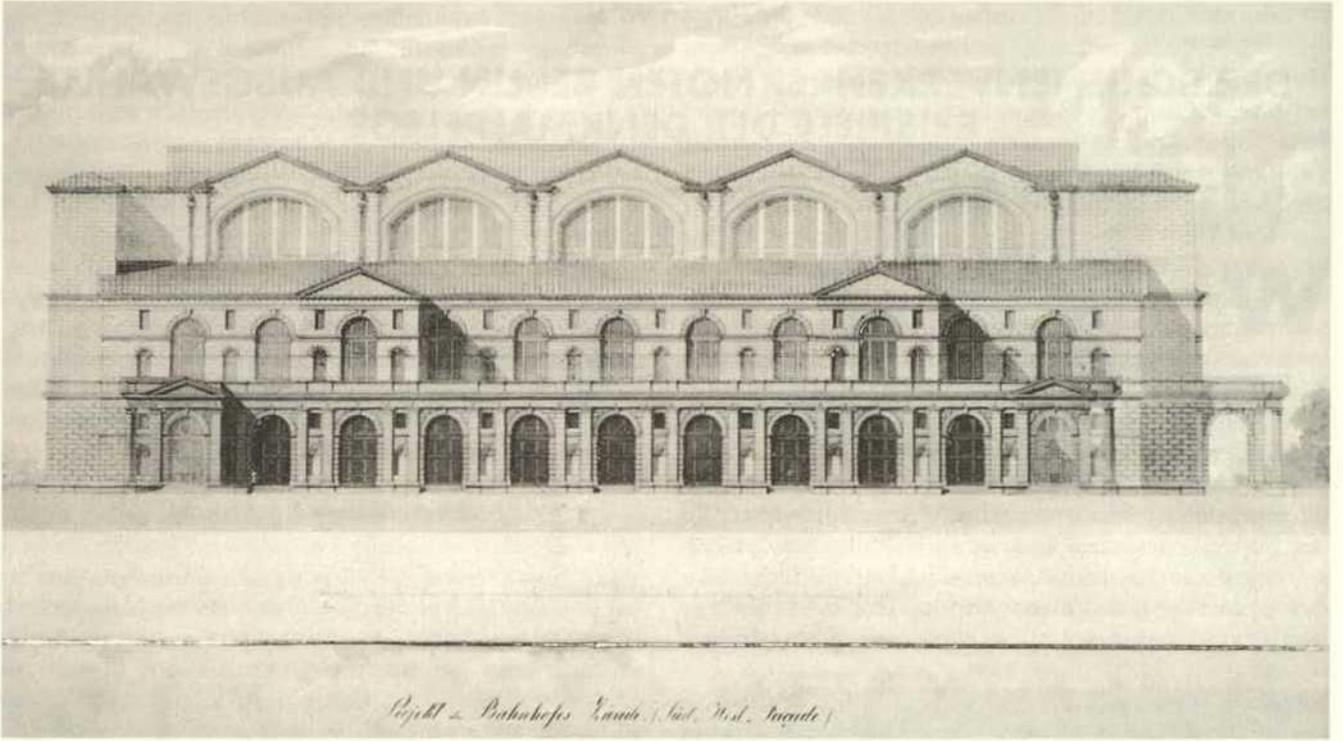
Werbepbahn und Bahnhofshopping: Zukunft dank totaler Vermarktung?

Mit dem Eingeständnis, daß auch das Bahnland Schweiz einen Achtel seines Netzes stillgelegt hat und daß der Güterverkehr sehr stark auf die Straße abgewandert ist, konnte 1997 in einer turbulanten Zeit das Jubiläum »150 Jahre Schweizer Bahnen« gefeiert werden. Das offizielle Jubiläumsbuch hat den Titel »Bahn Saga Schweiz« und bekräftigt damit einmal mehr den Mythos des Bahnlandes Schweiz. Andere Botschaften vermittelt die Jubiläumsagenda. Ein »Hämbörger« zielt als gefundenes Fressen die Titelseite. Das mag man als noch einigermaßen kultivierter Fahrgast bei seinem Nachbarn, der vielleicht gleichzeitig

zur Verteilung dieses Fast-Foods mit dem Handy telefoniert, besonders gern. Die Rückseite zeigt schon mehr »Kultur« – mit Lachstoast, falls man die »Sonntagszeitung mit Humor« lese. Andere bahnfremde Inhalte weisen die Innentitelblätter mit »Swiss Regional – Air Engadina«, die der Rhätischen Bahn um die Ohren fliegt, die Cola, Bier-, Waschmittel-, Bank- und Storenstörfallwerbeanzeigen auf. Ob die Werbung der Post in der Bahnjubiläumsagenda diese vom Verlegen eines Teils ihres Verkehrs auf die Straße abhält? Da sprechen die Werbelokomotiven schon eine klarere Sprache: Mit »100 Jahre Touring Club Schweiz« warb eine der brandneuen »Lok 2000« für den Straßenverkehr. In der kindlichen Gesellschaft wird die ganze Eisenbahn bunt wie ein Kinderzimmer, angereichert durch Graffiti's jugendlicher Sprayer. Die Bahn, die Bahnhöfe ein einziges riesiges Tumfeld für Werber und Sprayer? Nur verkaufte oder vermietete Mauer-, Wagen- und Lokomotiv-Flächen rentieren, die Bahn selbst wird sicher ohne internationale Gesamtverkehrskoordination nicht wieder zum Rentieren kommen. In dieser Logik ist es richtig, die Liegenschaftensektionen »Promotion und Logistik« operativ zu zentralisieren, zwecks besserer Vermarktung der Liegenschaften. Die Hauptbahnhofhalle Zürich, der ein Leipziger Schicksal mit Riesenschlitz für die neuen Untergeschosse dank Engagement der Denkmalpflegeämter erspart geblieben ist, erhält im Jubiläumsjahr, kaum ist sie nach Jahrzehnten endlich ausgeräumt, unverzüglich wieder neue Einbauten. Wenn Investoren jede Ecke zukleckern, feiern die Promotoren Erfolge. Dazu sind sie angestellt. Die Aufgabe der Denkmalpfleger hingegen ist es, wichtige Zeugnisse des kulturellen Erbes möglichst ohne irreversible Veränderungen den zukünftigen Generationen zu übermitteln. Denkmale weiterentwickeln heißt insbesondere nicht, sie zu vergerümpeln. In dieser Hinsicht haben die Schweizerischen Bundesbahnen auf das Jubiläumsjahr hin einige Erfolge auszuweisen, die auch international Anerkennung gefunden haben. Der alte Bahnhof Zürich-Stadelhofen und die Bahnhofhallen Luzern wurden überzeugend in die Neuüberbauungen einbezogen, der Kurortbahnhof Bad Ragaz und etliche weitere Landbahnhöfe sorgfältig renoviert. Für mehrere solche Projekte erhielten die SBB »Brunel International Awards«. Was beim Streckendenkmal vielleicht nur bei stillgelegten Strecken oder noch bei der Rhätischen Bahn möglich ist, konnte bei Empfangsgebäuden bezüglich »Eisenbahn und Denkmalpflege« immerhin in etlichen Fällen umgesetzt werden. In diesem Sinne haben die ICOMOS-Tagungen eine Diskussion angeregt, die nicht ohne Wirkung geblieben ist.

Aktuelle Quellen

Treichler, Graf, Schneider, Schorno, Wismann, Bahnsaga Schweiz – 150 Jahre Schweizer Bahnen, Zürich 1996.
Navé Harald, Bahnpanorama Schweiz, Zürich 1996.
Studer Bernhard, Schweizer Bahnen – unterwegs in die Zukunft, Düsseldorf 1996.
Verkehrshaus der Schweiz, Kohle Strom und Schienen – die Eisenbahn erobert die Schweiz, Zürich 1997. Redaktion und Beiträge »Die Eisenbahn als Landschaftsgestalterin«, »Reisen mit der Eisenbahn«, »Von der ausländischen Dominanz zu nationalen Eigenentwicklungen« und »Elektrolokomotiven aus Schweizer Fabriken« von H.P. Bärtschi.



Plan von Gottfried Semper für den Hauptbahnhof Zürich. Die bedeutendste Bahnhofhalle der Privatbahnzeit wurde bis 1871 vom Bahnarchitekten Wanner ausgeführt und 1989 bis 1997 in Etappen renoviert.

Im Verlauf einer sorgfältigen Restaurierung wurde der Kurbahnhof Bad Ragaz bahn- und platzseitig -entgerümpelt- und somit aufgewertet.

