

Thomas Matti

Fahrplanentwicklungen bei den SBB von 1929 bis 1985

Partizipation und Mobilitätsinteressen analysiert anhand von Fahrplanbegehren

Masterarbeit bei Prof. Dr. Christian Rohr

Der Fahrplan der SBB war und ist für die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs und damit für die Mobilität vieler Menschen in der Schweiz bestimmend, ja das Fahrplanangebot konnte und kann Alltagsgewohnheiten und sogar Siedlungsstrukturen beeinflussen.

Diese Masterarbeit geht der übergeordneten Frage nach, ob und wie die Bevölkerung auf die Entwicklung des Fahrplans Einfluss nehmen konnte. Untersucht wurde dies mit einer quantitativen und historisch hermeneutischen Methode anhand von Fahrplanbegehren. Dieses Instrument ermöglichte den Kantonen, Änderungswünsche für die kommende Fahrplanperiode anzubringen. Zu diesem Zweck wurden Fahrplanentwürfe öffentlich aufgelegt. Anschliessend reichten Interessenten Begehren mit begründeten Änderungswünschen ein, die dann zwischen den Kantonsregierungen und den SBB verhandelt wurden. Dank der Analyse der Begehren lassen sich zudem die Fragen klären, welche Mobilitätsinteressen für den öffentlichen Schienenverkehr in den Kantonen thematisiert wurden und wie sich der Umgang der SBB mit den Begehren in unterschiedlichen wirtschaftlichen Zeiten veränderte. Die Untersuchung beschränkt sich auf die drei Kantone Aargau, Basel-Stadt und Glarus, die sich in den Einwohnerzahlen und in der Streckeninfrastruktur stark unterscheiden, sowie den Zeitraum von 1929 bis 1985. Damit werden sowohl wirtschaftlich erfolgreiche wie auch krisenbehaftete Jahre abgedeckt.

Durch die Analyse des Verfahrens bei Fahrplanbegehren können grundlegende Probleme bei der Mitgestaltung des Fahrplans erfasst werden, insbesondere die Nichtvereinbarkeit der meist regionalen Interessen der Kantone und der gesamtschweizerischen Verkehrsstrategie der SBB, das fehlende Wissen der Bevölkerung über weiterführende Überlegungen der SBB hinter den ausgewiesenen Zugverbindungen und der späte Zeitpunkt der Eingabe der Begehren, der keine grundlegenden Änderungen im Fahrplan mehr zulies.

Trotz diesen Schwierigkeiten wurden über den gesamten Untersuchungszeitraum zwischen 20 und 50 Prozent der Begehren ganz oder teilweise gutgeheissen. Begehren, die eine Koordination des Fahrplanangebots forderten, konnten einfacher realisiert werden als solche, die Mehrleistungen forderten. Aus den Fahrplanverhandlungen geht hervor, dass sich die Interessen im Regionalverkehr und auf Nebenlinien besser umsetzen liessen als Wünsche im Fernverkehr, zumal dort weniger gegensätzliche Interessen herrschten und Anpassungen meist nicht mit dem strategischen Konzept der SBB kollidierten. So erhielt der Kanton Glarus

relativ viele Freiheiten bei der Koordination der Fahrzeiten auf der innerkantonalen Zugstrecke. Allerdings hatten Begehren, die eine Mehrleistung forderten, aufgrund der niedrigen Passagierzahlen wenig Erfolg. Der Kanton Basel-Stadt erreichte Anpassungen im Fernverkehr nur dann, wenn diese sich mit der Strategie der SBB deckten; dies war mehrheitlich aber nicht der Fall. Die Änderungswünsche hätten oftmals auf der stark frequentierten Strecke Bern-Zürich zu Verschlechterungen geführt, was die SBB kategorisch ablehnten. Aus dem gleichen Grund hatten die aargauischen Städte Baden, Brugg und Aarau kaum Erfolg bei ihrem Begehren, mehr Schnellzugshalte auf der Strecke Zürich-Bern zu erlangen. Die Mitgestaltung der Bevölkerung bei der Entwicklung des Fahrplans war vor allem in der Feinabstimmung des Fahrplans möglich; grundlegende Veränderungen des Fahrplans konnte sie aber nicht erreichen.

Die Mobilitätsinteressen in der Bevölkerung wiesen sowohl Veränderungen wie auch Stetigkeiten auf. So waren im Aargau die Interessen immer sehr stark auf die regionale Berufsmobilität gelegt, in Glarus war durchwegs ein ausgeglichenes Interesse zwischen Freizeit- und Berufsmobilität erkennbar und in Basel-Stadt interessierte sich die Bevölkerung mehrheitlich für Fernverkehrsverbindungen.

Von 1929 bis 1945 herrschte ein stärkeres Interesse an Freizeitmobilität, das auch während des Zweiten Weltkrieges nicht abriess. Das gesteigerte Interesse fiel somit in eine Zeit, als sich der internationale Tourismus in einer Krise befand. In der Nachkriegszeit bis 1964, die für die SBB wirtschaftlich erfolgreich waren, war ein Anstieg der beruflichen Mobilität festzustellen. Die 1970er Jahre waren von Krisen und Umbrüchen in der Gesellschaft und auch bei den SBB geprägt. So machte sich im Kanton Basel-Stadt der Autobahnbau bemerkbar und Glarus versuchte im Zuge des Rückgangs der heimischen Industrie die Verbindungen nach Zürich zu verbessern. Die SBB versuchten mit verschiedenen Massnahmen wieder aus der Krise zu finden, unter anderem mit der Anpassung des Fahrplanverfahrens. Die Kantone konnten nun zwei Jahre im Voraus Änderungswünsche einbringen. Damit wollten die SBB die Interessen der Bevölkerung besser umsetzen. Auch die Einführung des Taktfahrplans 1982 führte zu zahlreichen Begehren, mit deren Hilfe die SBB schlussendlich den Regionalverkehr besser abstimmen konnten.

Thomas Matti

Belpstrasse 34

3007 Bern

E-mail: thomasmatti7@gmail.com

Telefon: 079 711 92 03