Andrea Zimmermann

Der Bund als Mobilitätsanbieter?

Ein Vergleich der politischen Debatten um den Rückkauf der Eisenbahnen

und den Bau der Nationalstrassen

Masterarbeit bei Prof. Dr. Ueli Haefeli

Herbstsemester 2015

Seftigenstrasse 27, 3123 Belp

andrea.z@bluewin.ch

Die Frage danach, welche Aufgaben der Staat im Schweizerischen Bundesstaat übernehmen soll und auf welcher Ebene – Bund, Kanton und Gemeinde – dies zu geschehen hat, beschäftigt Politiker und Volk seit der Gründung des Nationalstaates. Besonders kostenintensive Infrastrukturprojekte mit immenser wirtschaftlicher, sozialer, kultureller, politischer und historischer Bedeutung waren stets sehr umstritten. Deshalb eignen sie sich gut, um der Frage auf den Grund zu gehen, welche Argumente für einen vom Bund finanzierten, koordinierten und verwalteten *Service public* aufgebracht wurden, bzw. welche Gegenpositionen vertreten wurden.

Anhand des Rückkaufs der Eisenbahnen Ende des 19. Jahrhundert und dem Bau der Nationalstrassen in den 1950er Jahren wird in dieser Masterarbeit analysiert, welche Rolle dem Bund als Mobilitätsanbieter zugesprochen wurde und inwiefern die *Service public* Debatte dabei von Bedeutung war.

Um einen aussagekräftigen Vergleich zu ermöglichen, werden die ausgewählten Kommissions- und Parlamentsprotokolle im Sinne einer qualitativen Inhaltsanalyse einander gegenübergestellt.

Eine wichtige Vorentscheidung in Bezug auf die Rolle des Bundes als Mobilitäts-

anbieter wurde bereits mit der Wahl der unterschiedlichen Organisationsformen getroffen: Dekonzentration vs. Dezentralisierung. Während dem Bund nach dem Rückkauf der Eisenbahnen die hauptsächlich Entscheidungsgewalt zugesprochen wurde und die Kantone lediglich ein Mitspracherecht erhielten, kam es beim Bau der Nationalstrassen von Beginn weg zu einer Aufteilung der Kompetenzen zwischen den beiden Staatsebenen.

Die Rolle des Bundes wandelte sich auch mit der veränderten Mobilitätsnachfrage. Ende des 19. Jahrhunderts lag der Fokus sehr stark auf der Unterstützung des Warentransports. Mit einer erfolgreichen Marktwirtschaft verbanden die Staatsmänner einerseits die Wahrung der Unabhängigkeit mittels wirtschaftlicher Konkurrenzfähigkeit, andererseits aber auch die Wohlfahrt des Schweizer Volks. Einen Richtungswechsel erlebte die *Service public* Debatte mit der Massenmotorisierung und der damit verbundenen höheren Mobilitätsnachfrage. Die individuelle Mobilität rückte ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Durch diesen Wandel veränderten sich auch die Erwartungen an den Bund. Die ungehinderte Fortbewegung durch die Schweiz per Automobil erforderte ein kantonsübergreifendes Strassennetz. Ein sol-

ches konnte nur auf staatlicher Ebene geplant, koordiniert und finanziert werden.